AERO CLUB D'ITALIA

FEDERAZIONE AERONAUTICA INTERNAZIONALE

REGOLAMENTO SPORTIVO NAZIONALE

CODICE SPORTIVO FAI

NORME GENERALI
E
REGOLE SPECIALI

Gare, Campionati e Primati

Sezione 4ª - Regolamento interno della CIAM
Sezione 4b - Regolamenti Generali
Sezione 4c - Aeromodelli

in vigore dal 1 gennaio 2002

Via Cesare Beccaria 35 - 00196 Roma

AVVERTENZE. — IL CODICE SPORTIVO per ciascuno sport aeronautico è composto dalla sez. Generale del R.S.N. e da quella relativa allo sport in questione. Nel presente regolamento sono comunque incluse le principali norme, estratte dalla sez. Generale, valide per le gare di aeromodelli.

Per qualsiasi disciplina sportiva in campo aeronautico svolta sul territorio italiano è prescritta l'osservanza del R.S.N., che deve essere conosciuto, oltre che dagli Organizzatori ed "Ufficiali" delegati all'esecuzione del potere sportivo, anche, e soprattutto, dagli sportivi.

Il presente Codice Sportivo FAI si identifica anche con il Regolamento Sportivo Nazionale, in quanto il testo è stato opportunamente integrato con specifiche norme relative all'attività nazionale ed alle categorie non previste dalla FAI (indicate con la sigla R.S.N.). Sono state inoltre aggiunte delle note esplicative per i casi non espressamente previsti dal C.S. FAI, nonché articoli e norme integrativi (sempre indicati con la sigla R.S.N.) per regolamentare procedure di gara particolari, che peraltro possono di massima essere adottate anche in gare internazionali, sempre che non siano in contrasto con gli articoli conformi del C.S. FAI. Il Regolamento Sportivo Nazionale non comprende per ora la Sezione 4d del Codice Sportivo FAI, che regolamenta i razzomodelli, poco praticati in Italia, come pure quelli - ufficiali o provvisori, ed eventuali guide per i giudici - di categorie non in uso in Italia (F1K, F1L, F1N, F2E, F3F, F3G, F3H, F3K, F4A, F4B, F4D, F4E, F4F, F5A e F5C. Non sono riportate anche le guide per gli organizzatori di gare internazionali e la modulistica per i rapporti con la FAI, per le quali occorre riferirsi al testo originale in inglese del C.S. FAI.

Inoltre questo R.S.N. presenta, rispetto al C.S. FAI, alcune varianti di impaginazione. Infatti i vari Allegati, relativi alle descrizioni dei programmi di manovre, alle guide dei giudici e specifiche tecniche, raggruppati al termine delle rispettive parti nel C.S. FAI, sono riportati subito dopo i regolamenti della relative categorie. Inoltre le norme relative ai primati, che nel C.S. FAI sono incorporate nel 1° Volume ABR, formano qui oggetto di un fascicolo separato.

Ciò ha consentito di suddividere tutto il R.S.N. in 10 "Fascicoli" (corrispondenti ad altrettanti files), che possono essere richiesti e/o utilizzati separamente nel corso delle gare:

Fascicolo 1 - A.B.Gen.: Sezioni 4a (Regolamento interno della CIAM), Sezione 4b (norme generali per le gare internazionali) e Sezione 4c - Aeromodelli, Parti prima (Principi generali) e seconda (Manifestazioni sportive internazionali e nazionali).
Fascicolo 2 - F1: Norme per le gare di volo libero
Fascicolo 3 - F2: Norme per le gare di volo circolare
Fascicolo 4 - F3A: Regolamenti categorie F3A, F3A/S e F3A/X
Fascicolo 5 - F3B-J: Regolamenti categorie F3B, F3J e F3I
Fascicolo 6 - F3C: Regolamenti categorie F3C, F3C/S e F3C/E
Fascicolo 7 - F3D: Regolamento categoria F3D
Fascicolo 8 - F4: Regolamento categoria F4C
Fascicolo 9 - F5: Regolamenti per le categorie F5B, F5D e F5F
Fascicolo 10 - Primati: Norme per i primati

Questa edizione comprende le ultime varianti decise dalla CIAM nel 2001, comprese quelle che entreranno in vigore negli anni successivi. Le variazioni rispetto alla precedente edizione del 1999 ed ai relativi aggiornamenti 2000 e 2001 (comprese quelle già annunciate ma che entrano in vigore nel 2002) sono evidenziate con una barra laterale.

INDICE GENERALE

pagina

FASCICOLO 1 - ABGen

SEZIONE 4A - REGOLAMENTO INTERNO DELLA CIAM

A.1	Assemblea plenaria	1-7
A.2	Procedura per le assemblee plenarie della CIAM	1-7
A.3	Bureau	1-7
A.4	Sottocommissioni	1-8
A.5	Sistemi di lavoro delle sottocommissioni	1-8
A.6	Proposte inoltrate alla CIAM	1-8
A.7	Scadenze per l'inoltro delle proposte dell'assemblea plenaria della CIAM e per la predisposizione del relativo ordine del giorno	1-9
A.8	Lingue	1-9
A.9	Calendario sportivo	1-9
A.10	Elenco dei giudici	1-9
A.11	Elenco degli esperti tecnici	1-10
A.12	Data di entrata in vigore delle modifiche ai regolamenti	1-10
A.13	Fondo aeromodellistico	1-10
A.14	Cambiamento dei regolamenti da provvisori ad ufficiali	1-11
A.15	Validità per i Campionati del Mondo	1-11

Allegato 1 - Guida per trasmettere alla CIAM per l' approvazione le richieste di Campionati del Mondo e Campionati Continentali 1-12

SEZIONE 4B - NORME GENERALI PER LE GARE INTERNAZIONALI

B.1	Definizione generale di gara internazionale	1-13
B.2	Tipi di gare internazionali	1-13
B.3	Concorrenti e squadre	1-14
B.4	Ufficiali di gara	1-15
B.5	Organizzazione di gare internazionali	1-16
B.6	Informazioni di gara e quote di iscrizione	1-16
B.7	Speciali requisiti organizzativi	1-17
B.8	Radiocomando	1-18
B.9	Cronometraggio	1-19
B.10	Durata delle gare	1-20
B.11	Interruzione delle gare	1-20
B.12	Classifica e premi ai Campionati mondiali e continentali	1-20
B.13	Punzonatura dei modelli	1-21
B.14	Reclami	1-22
B.15	Precauzioni e istruzioni sulla sicurezza	1-22
B.16	Squalifica dalla gara	1-23
B.17	Trofei dei Campionati FAI	1-23

Allegato 2 - Nazionalità degli aeromobili e sigle di identificazione 1-25

pagina

SEZIONE 4C - AEROMODELLI

PARTE PRIMA - PRINCIPI GENERALI

1.1 Definizione generale di aeromodello 1-26
1.2 Caratteristiche generali degli aeromodelli 1-26
1.3 Classificazione degli aeromodelli 1-26
1.4 Definizione delle espressioni usate per le formule dei modelli ed i regolamenti 1-28

PARTE SECONDA - MANIFESTAZIONI SPORTIVE

CAPITOLO PRIMO - NORME GENERALI PER LE GARE INTERNAZIONALI (C.S. FAI)

2.1 Campionati Mondiali di aeromodellismo 1-30
2.2 Organizzazione di gare internazionali 1-31
2.3 Controllo delle caratteristiche e numero dei modelli 1-31

CAPITOLO SECONDO - NORME GENERALI PER LE GARE NAZIONALI (R.S.N.)

2.11 Generalità 1-35
2.12 Partecipazione alle gare 1-38
2.13 Campionati italiani 1-39
Appendice A - Facsimile per domanda di iscrizione a calendario sportivo di gare aeromodellistiche 1-41
Appendice B - Facsimile per domanda di omologazione di una gara 1-42
Supplemento – Norme di sicurezza per il volo degli aeromodelli 1-43

FASCICOLO 2 – F1

PARTE TERZA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI VOLO LIBERO

3.1 Categoria F1A - Veleggiatori FAI 2-1
3.2 Categoria F1B - Modelli ad elastico FAI 2-3
3.3 Categoria F1C - Motomodelli FAI 2-5
3.4 Categoria F1D - Modelli da sala 2-7
3.5 Categoria F1E - Veleggiatori da pendio 2-9
3.H Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1H - Veleggiatori Sport 2-10
3.G Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1G - Elastico Sport 2-12
3.J Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1J - Motomodelli Sport 2-13
3.K Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1K - Modelli con motore a CO2 2-15
3.L Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1L - Modelli da sala EZB (per memoria) 2.16
3.N Regolamento provvisorio FAI per la categoria F1N - Veleggiatori con lancio a mano da sala (per memoria) 2-16
Regolamento per la Coppa del Mondo di volo libero 2-17

FASCICOLO 3 – F2

PARTE QUARTA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI VOLO CIRCOLARE COMANDATO
4.1 Categoria F2A - Modelli da velocità FAI 3-1
Allegato 4A - Guida dei giudici per la categoria F2A – Modelli da velocità (per memoria) 3-4
4.2 Categoria F2B - Modelli da acrobazia FAI 3-5
Allegato 4B - Guida della giuria per la categoria F2B - Modelli da acrobazia in volo vincolato circolare 3-13
4.3 Categoria F2C - Team racing 3-30
Allegato 4C - Guida della giuria per la categoria F2C - Team Racing 3-36
4.4 Categoria F2D - Combat 3-41
Allegato 4D - Regolamento per la Coppa del Mondo di volo vincolato circolare 3-48
Allegato 4E - Guida per gli organizzatori di gare di volo vincolato circolare (per memoria) 3-49
Allegato 4F - Categoria F2E - Modelli da combat con motore ad autoaccensione (per memoria) 3-49

pagina

PARTE QUINTA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI MODELLI RADIOCOMANDATI

FASCICOLO 4 - F3A

5.1	Categoria F3A - Modelli radiocomandati acrobatici a motore	4-1
5.1.15	Regole particolari per la categoria pluricomando sport F3A/S (RSN)	4-7
5.1.16	Categoria F3A/E – Esperienza (RSN)	4-8
Allegato 5A - Descrizione delle manovre per i modelli acrobatici F3A		4-10
Allegato 5A/II - Descrizione delle manovre per i modelli acrobatici F3A/S		4-17
Allegato 5A/E – Descrizione delle manovre per i modelli acrobatici F3A/E		4-20
Allegato 5B - Guida della giuria per i modelli radiocomandati acrobatici categoria F3A		4-22
Allegato 5G - Programmi di manovre sconosciute per i voli di finale		4-26
Allegato 5X - Categoria F3AX - Modelli acrobatici maxi		4-35

FASCICOLO 5 - Veleggiatori radiocomandati

5.3	Categoria F3B - Veleggiatori per prove multiple	5-1
5.6	Categoria F3J - Veleggiatori RC da durata	5-9
5.6.12.6	Regole particolari per la categoria F3J/E – Esperienza/AVOT (RSN)	5-19
5.I	Regolamento provvisorio per la categoria F3I Veleggiatori aerotrainati	5-20
Allegato 5A - Regolamento per la Coppa del Mondo di veleggiatori radiocomandati		5-24
5.F	Categoria F3F - Veleggiatori da pendio (per memoria)	5-26
5.H	Categoria F3H - Veleggiatori da raid (per memoria)	5-26
5.K	Categoria F3K - Veleggiatori per lancio a mano (per memoria)	5-26

FASCICOLO 6 - F3C

5.4	Categoria F3C - Modelli di elicotteri	6-1
Allegato 5D - Descrizione delle manovre F3C		6-6
Allegato 5E - Guida dei giudici per modelli F3C		6-14
5.4.17	Regole particolari per la categoria F3C Sport	6-17
5.4.19	Categoria F3C (Esperienza)	6-20

FASCICOLO 7 - F3D

5.2	Categoria F3D - Modelli da pylon racing FAI	7-1

FASCICOLO 8 - F4

PARTE SESTA - NORME TECNICHE PER LE GARE DI AEROMODELLI TIPO RIPRODUZIONE

6.1	Regolamenti generali e norme per la valutazione a terra dei modelli riproduzione	8-1
6.2	Categoria F4B - Modelli riproduzione in volo vincolato circolare (per memoria)	8-4
6.3	Categoria F4C - Modelli riproduzione in volo radiocomandato	8-4
Allegato 6A - Guida del giudice per gli aeromodelli riproduzione - Valutazione statica		8-7
Allegato 6B - Guida del giudice per gli aeromodelli riproduzione		
	Programma per il volo vincolato circolare (cat. F4B) (per memoria)	8-9
Allegato 6C - Guida del giudice per gli aeromodelli riproduzione		
	Programma per il volo radiocomandato (cat. F4C)	8-10
6.4	Categoria F4D - Modelli in volo libero da sala ad elastico (per memoria)	8-34
6.5	Categoria F4E - Modelli in volo libero da sala con motore a CO2 od elettrico (per memoria)	8-34
6.6	Categoria F4F - Modelli in volo libero da sala formula Peanut (per memoria)	8-34

pagina

FASCICOLO 9 – F5

5.5	Classe F5 - Modelli radiocomandati con motore elettrico	9-1
5.5.1	Regole generali	9-1
5.5.2	Regole di gara	9-1
5.5.3	Categoria F5A - Modelli acrobatici con motore elettrico (per memoria)	9-2
5.5.4	Categoria F5B - Veleggiatori propulsi da motori elettrici	9-3
5.5.5	Categoria F5C - Elicotteri con motore elettrico (per memoria)	9-5
5.5.6	Categoria F5D - Pylon racers con motore elettrico	9-6
5.5.7	Categoria F5E - Modelli con alimentazione a celle fotovoltaiche (per memoria)	9-9
5.5.9	Categoria F5G - Grandi motoveleggiatori (per memoria)	9-9
Allegato 5F - Descrizione delle manovre per gli elicotteri F5C (per memoria)		9-9
Allegato 5H - Regolamento provvisorio per la Coppa del Mondo di volo elettrico categorie F5B/F5D		9-10

FASCICOLO 10 - Primati

PARTE SETTIMA - PRIMATI

7.1	Primati mondiali	10-1
7.2	Caratteristiche generali degli aeromodelli per i primati	10-1
7.3	Regole particolari per i primati di durata	10-3
7.4	Regole particolari per i primati di distanza in linea retta	10-4
7.5	Regole particolari per i primati di velocità in linea retta	10-5
7.6	Regole particolari per i primati di velocità in circuito chiuso	10-5
7.7	Regole particolari per i primati di velocità in volo circolare	10-6
7.8	Regole particolari per i primati di altezza	10-7
7.9	Regole particolari per i primati di distanza in circuito chiuso	10-7
7.10	Dossier di un tentativo di primato	10-8
7.11	Dati di documentazione	10-8
Tav. I -	Classificazione dei primati	10-9
Tav. II -	Modulo di domanda di omologazione dei primati di aeromodellismo	10-10
Tav. III -	Lista di controllo di un dossier di primato - Aeromodelli	10-11
Regole particolari per i primati nazionali		10-13
Tav. IV -	Elenco dei primati nazionali	10-14

FASCICOLO 1

SEZIONE 4A
REGOLAMENTO INTERNO DELLA CIAM

A.1 ASSEMBLEA PLENARIA

A.1.1 L'Assemblea plenaria della CIAM (Commissione internazionale per l'aeromodellismo della FAI) si riunisce una volta all'anno in marzo o in altra data stabilita dal Presidente della CIAM. L'Assemblea ha luogo presso la Sede della FAI a Losanna, salvo che, con l'approvazione del Segretario Generale della FAI, si riscontrino particolari vantaggi nel tenere l'Assemblea in altro luogo.

A.1.2 L'ordine del giorno della riunione è preparato dal Segretario della CIAM d'accordo con il suo Presidente ed è distribuito dall'Ufficio della FAI.

A.1.3 L'ordine del giorno deve includere le proposte redatte nella forma indicata agli articoli A.6 e A.12. L'ordine del giorno deve essere spedito agli Aero Clubs nazionali (NAC) ed ai membri del Bureau, unitamente all'avviso di convocazione dell'assemblea, almeno 45 giorni prima della riunione. Se l'ordine del giorno non viene spedito in tempo debito il Presidente può rinviare l'Assemblea plenaria.

A.2 PROCEDURA PER LE ASSEMBLEE PLENARIE DELLA CIAM

A.2.1 Nel primo giorno hanno luogo riunioni tecniche preliminari, dirette dal Presidente della competente Sottocommissione. Queste riunioni devono prendere in esame gli argomenti all'ordine del giorno, allo scopo di discussione e di aggiornamento di tutte le persone presenti, e devono presentare le loro raccomandazioni su tali argomenti all'Assemblea plenaria. Possono presenziare a tali riunioni i membri delle sottocommissioni, i delegati con diritto di voto, i loro sostituti e qualsiasi altra persona autorizzata dal rispettivo Aero Club nazionale. Tra le persone autorizzate a presenziare solo una per nazione ha diritto al voto, oltre ai membri della sottocommissione.

A.2.2 Il Presidente può aggiungere all'ordine del giorno qualsiasi argomento considerato urgente.

A.2.3 Il verbale dell'assemblea plenaria viene minutato dal Segretario, approvato dal Presidente e distribuito dall'ufficio non oltre 6 settimane dopo la riunione.

A.3 BUREAU

A.3.1 Il Bureau è composto dal Presidente, tre Vicepresidenti, un Segretario ed un Segretario tecnico. Esso è completato dal precedente Presidente della CIAM, che però non ha diritto al voto. Il Presidente può anche invitare i presidenti delle varie sottocommissioni, come pure rappresentanti degli Aero Club nazionali che stanno organizzando i Campionati Mondiali, o altre persone necessarie per il lavoro del Bureau.

A.3.2 Le seguenti materie rientrano nella competenza del Bureau:

a) L'interpretazione, l'applicazione ed il controllo delle decisioni della CIAM.
b) Il controllo dell'organizzazione dei Campionati Mondiali.
c) L'approvazione delle giurie FAI e dei giudici per i Campionati Mondiali.
d) L'inoltro di proposte alla CIAM.
e) L'attuazione di qualsiasi incarico conferito al Bureau dalla CIAM.

Non rientra nella competenza del Bureau di modificare le decisioni prese durante le Assemblee Plenarie in merito alle quote massime di iscrizione per concorrenti ed aiutanti ai Campionati Mondiali e Continentali.

A.3.3 Il Segretario deve tenere un registro dei Trofei perpetui della CIAM ed è responsabile della stesura dei verbali di ciascuna riunione e del loro inoltro all'Ufficio della FAI ed al Presidente della CIAM entro 4 settimane.

A.3.4 Il Bureau della CIAM può nominare un Aiuto Segretario allo scopo di preparare le traduzioni ufficiali dei verbali e dei regolamenti.

A.3.5 Il Segretario tecnico è responsabile dell'aggiornamento della Sezione 4 del Codice Sportivo in vigore, completa di rettifiche ed aggiunte in base alle decisioni della CIAM. Egli deve anche, se necessario, coordinare il lavoro delle sottocommissioni di specialità. Il Segretario deve anche controllare i dossier dei tentativi di primato.

A.3.6 Il Bureau si riunisce una volta all'anno in dicembre e quando convocato dal Presidente della CIAM.

A.4 SOTTOCOMMISSIONI

A.4.1 La CIAM può istituire delle sottocommissioni, che vengono da essa sentite per consulenza su questioni sportive e tecniche nelle particolari categorie interessate.

A.4.2 La CIAM elegge per voto segreto il presidente di ciascuna sottocommissione tecnica per il periodo di un anno per ciascuna votazione. I presidenti devono preferibilmente, ma non necessariamente, essere delegati nazionali. Essi possono essere rieletti per un numero illimitato di volte. Ognuno di essi può presiedere una sola sottocommissione.

A.4.3 Ciascuna sottocommissione deve essere formata di almeno sei membri, oltre al presidente, tutti di differenti nazionalità, senza limite al numero dei membri. I presidenti delle sottocommissioni devono designare i membri di loro iniziativa, ma essi devono essere approvati dai rispettivi Aero Clubs nazionali, i quali possono suggerire, ma non nominare, membri alternativi.

A.4.4 I membri delle sottocommissioni agiscono come consulenti esperti individuali e non sono obbligati a sostenere il parere dei rispettivi Aero Clubs nazionali.

A.5 SISTEMI DI LAVORO DELLE SOTTOCOMMISSIONI

A.5.1 I presidenti delle sottocommissioni sono liberi di organizzare il lavoro delle loro sottocommissioni con riunioni, scambi di corrispondenza, ecc., nel modo da loro ritenuto più funzionale. I presidenti devono inviare l'elenco dei membri delle rispettive sottocommissioni, non appena siano stati completati, al Presidente della CIAM ed all'Ufficio della FAI. La stessa procedura deve essere seguita per qualsiasi cambiamento nella composizione delle sottocommissioni.

A.5.2 Le sottocommissioni non possono in alcun caso pubblicare istruzioni, guide o regolamenti che non siano stati previamente approvati dalla CIAM o dal Bureau.

A.6 PROPOSTE INOLTRATE ALLA CIAM

A.6.1 Ciascuna proposta deve essere conforme ai seguenti requisiti:

a) Specificare il numero o numeri di pagina del Codice Sportivo in vigore o delle relative modifiche approvate alle quali il testo della proposta dovrebbe esere applicato.
b) Citare il numero dell'articolo interessato e/o il titolo risultanti dal Codice Sportivo.
c) Specificare esattamente la modifica o l'aggiunta che dovrebbe essere apportata al testo.
d) Indicare il o i motivi che supportano la modifica proposta, in un breve paragrafo separato.
e) Le proposte dovranno essere riportate su uno speciale modulo appositamente predisposto, disponibile presso l'Ufficio della FAI (vedasi l'Annex 2 del Codice Sportivo FAI nella versione originale in inglese).
f) Tutte le proposte per le varie specialità dovranno essere riportate su moduli separati da quelle di altre categorie(volo libero distinte dal volo circolare, RC acrobatici distinte da RC veleggiatori, ecc.).

Vedasi anche l'articolo A.12.

A.6.2 Le proposte possono essere inoltrate alla CIAM da:
a) Tutti gli Aero Clubs nazionali e/o i rispettivi delegati CIAM.
b) Il Bureau della CIAM.
c) I presidenti delle sottocommissioni sulla base dell'accordo della maggioranza dei membri della sottocommissione competente.

A.7 SCADENZE PER L'INOLTRO DELLE PROPOSTE DELL'ASSEMBLEA PLENARIA DELLA CIAM E PER LA PREDISPOSIZIONE DEL RELATIVO ORDINE DEL GIORNO

A.7.1 Tutte le proposte delle sottocommissioni e degli Aero Clubs nazionali per l'Assemblea plenaria devono essere ricevute dall'Ufficio della FAI, in forma digitale e per iscritto, entro il 15 novembre, per poter essere incluse nell'ordine del giorno. Le proposte devono essere inviate via E-mail dall'Ufficio al presidente della sottocommissione interessata, che deve presentare le sue osservazioni per iscritto alla riunione del Bureau. Le proposte devono essere approvate nella riunione del Bureau, dopo di che il Segretario redige la bozza dell'ordine del giorno, che deve essere approvato dal Presidente e viene poi steso in forma definitiva dall'Ufficio della FAI ed inviato agli Aero Clubs nazionali ai sensi dell'articolo A.1.3. Vedasi anche l'articolo A.12.

A.8 LINGUE

A.8.1 La lingua di lavoro della CIAM è l'inglese.

A.9 CALENDARIO SPORTIVO

A.9.1 Le richieste di iscrizione di gare nel Calendario Sportivo Internazionale della FAI devono essere ricevute dall'Ufficio della FAI entro il 15 novembre e devono contenere il nome, l'indirizzo, il fax, ecc. di una persona che può essere contattata per ulteriori informazioni.
L'approvazione delle gare internazionali libere può essere richiesta negli intervalli fra le riunioni della CIAM, purché sia rimessa con almeno tre mesi di anticipo all'Ufficio della FAI, con copia al Presidente della CIAM ed al Segretario Tecnico.Le richieste di iscrizione di gare internazionali libere ricevute dall'Ufficio della FAI dopo il 15 novembre non possono essere scelte per l'inclusione in una Coppa del Mondo per l'anno successivo.
Tutte le richieste di iscrizione di gare nel calendario sportivo devono essere accompagnate da una tassa a favore della CIAM. Se tale tassa non viene ricevuta entro il 15 novembre la gara viene cancellata dal calendario. L'importo di tale tassa è stabilito annualmente dall'Assemblea plenaria della CIAM secondo quanto previsto all'Art. A.13.1.
Le tasse di iscrizione per i Campionati Mondiali e Continentali devono essere accreditate sul conto della FAI entro il 15 novembre, e i documenti relativi alla manifestazione devono pervenire all'Ufficio della FAI non oltre il 15 novembre.
Il modulo da utilizzare è riportato nell'Annex 2 del Codice Sportivo FAI nella versione originale in inglese.

A.9.2 Il Bureau ha il diritto di togliere in qualsiasi momento dal calendario CIAM qualsiasi gara la cui organizzazione, a parere del Bureau, non appare adeguata agli standards previsti. Il Presidente si accerterà che tutti gli Aero Clubs nazionali ne siano informati.

A.10 ELENCO DEI GIUDICI

Le designazioni delle persone da includere nell'elenco dei giudici internazionali devono essere ricevute dall'Ufficio della FAI entro il 1° marzo, in modo da essere disponibili per l'Assemblea plenaria. L'elenco è valido per l'anno che inizia il gennaio successivo. Le designazioni devono contenere l' indirizzo, il telefono, il fax e l'E-mail delle persone designate.
Il modulo da utilizzare è riportato nell'Annex 2 del Codice Sportivo FAI nella versione originale in inglese.

A.11 ELENCO DEGLI ESPERTI TECNICI

Le designazioni delle persone da includere nell'elenco degli esperti tecnici, dal quale i presidenti delle sottocommissioni potranno scegliere i loro membri, devono essere ricevute dall'Ufficio della FAI entro il 1° marzo e devono contenere l' indirizzo, il telefono, il fax e l'E-mail delle persone designate. Le sottocommissioni resteranno in carica nel periodo compreso fra due riunioni plenarie.
Il modulo da utilizzare è riportato nell'Annex 2 del Codice Sportivo FAI nella versione originale in inglese.

A.12 DATA DI ENTRATA IN VIGORE DELLE MODIFICHE AI REGOLAMENTI

In tutte le categorie sarà strettamente applicato il divieto di qualsiasi cambiamento di caratteristiche dei modelli, programmi di manovre e regolamenti di gara per un periodo di quattro anni, ma in linea con il ciclo dei Campionati Mondiali di ciascuna categoria. Le categorie i cui Campionati Mondiali hanno luogo negli anni dispari (F1A, F1B, F1C, F1E, F3A, F3B, F3C, F3D) adotteranno il 2001 come punto di partenza: le regole decise nel 2001 saranno in vigore fino al 2005. Possibili modifiche che siano decise nel 2005 entreranno in vigore nel 2006, anno precedente al successivo Campionato Mondiale, e resteranno in vigore fino al 2008, dopo di che inizierà un altro ciclo di 4 anni. Per le categorie con i C.M. negli anni pari (F1A, F1B, F1J junior, F1D, F2A, F2B, F2C, F2D, F3J, F4B, F4C, F5B, F5D, Razzomodelli) il punto di partenza sarà il 2000; i regolamenti potranno quindi essere cambiati per la prima volta nel 2004, per entrare in vigore nel 2005, l'anno precedente al successivo Campionato del Mondo.
Tutte le proposte dovranno anzitutto essere attentamente esaminate dal o dai presidenti delle competenti Sottocommissioni, che ne controlleranno la validità prima di presentarle al Bureau. Sarà compito del presidente delle S/C di evidenziare ogni ambiguità o mancanza di conformità ai requisiti della CIAM che risulti dalle proposte, come pure ogni effetto che esse possano avere su altre norme.
Tutte le modifiche tecniche devono essere accompagnate da dati di documentazione. Non saranno accettate proposte di modifica di cambiamenti di regolamenti non ancora applicati.
Le sole eccezioni consentite alla regola dei quattro anni sono per questioni di effettiva ed urgente sicurezza, indispensabili chiarimenti di regole e regolamentazioni della rumorosità.
Tutte le proposte di regole, guide e qualsiasi altro argomento che debba essere accettato per l'agenda deve anche essere reso disponibile in forma digitale, per facilitare la compilazione dell'Agenda.
Il Segretario tecnico, dopo l'Assemblea plenaria, dovrà predisporre un elenco delle modifiche che entrano in vigore il 1° gennaio successivo, elenco che deve essere approvato dal Presidente e deve essere distribuito dall'Ufficio della FAI agli Aero Club nazionali ed ai membri del Bureau insieme con il verbale.

A.13 FONDO AEROMODELLISTICO

A.13.1 Sarà istituito un Fondo Aeromodellistico sul quale affluiranno le somme pagate quali quote di iscrizione delle gare nel Calendario Sportivo FAI. Le quote per i diversi tipi di gare internazionali saranno revisionate ogni anno dal Bureau e le modifiche da esso proposte dovranno essere approvate dall'Assemblea plenaria.

A.13.2 Le somme componenti il fondo saranno usate per:

a) Pagare i costi non recuperati della pubblicazione CIAM Flyer.
b) Pagare i costi delle medaglie e diplomi FAI per le gare di Coppa del Mondo di aeromodellismo e razzomodellismo.
c) Pagare i costi di manutenzione dei trofei per i Campionati Mondiali, quando si rendano necessari.
d) Pagare i costi di viaggio ed alloggio sostenuti dal presidente della CIAM o dal suo sostituto per partecipare alla Conferenza Generale della FAI, alle riunioni del Bureau e dell'Assemblea plenaria della CIAM; e
e) rimborsare, entro i limiti dei fondi disponibili in ciascun anno, i costi di viaggio ed alloggio sostenuti per partecipare alle riunioni del Bureau, che non siano a carico di un Aero Club nazionale.

A.14 CAMBIAMENTO DEI REGOLAMENTI DA PROVVISORI AD UFFICIALI

A.14.1 Prima di essere presi in considerazione dalla CIAM per essere adottati come regolamenti ufficiali FAI, i regolamenti provvisori devono essere stati utilizzati in almeno cinque gare internazionali, con la presenza di almeno cinque paesi membri della FAI (ma non necessariamente cinque paesi in ogni gara).

A.15 VALIDITA' PER I CAMPIONATI DEL MONDO

A.15.1 Prima che i regolamenti possano essere considerati dalla CIAM come validi per l'adozione nei campionati mondiali, deve trascorrere un periodo di almeno due anni dal momento in cui tali regolamenti sono stati resi ufficiali, periodo durante il quale devono essersi svolte almeno due gare internazionali, ognuna con la partecipazione di almeno cinque paesi membri della FAI. Inoltre da parte del presidente della giuria di ciascuna gara deve essere inviata una relazione al presidente della competente sottocommissione perché presenti le sue raccomandazioni alla CIAM.

Allegato 1

GUIDA PER TRASMETTERE ALLA CIAM PER L'APPROVAZIONE LE RICHIESTE DI CAMPIONATI MONDIALI E CAMPIONATI CONTINENTALI

DATE: Elencare le date di inizio e di chiusura e la data di iscrizione.

LOCALITÀ: Descrivere la superficie ed allegare una piantina che mostri gli alloggi ed il campo di volo.

GIURIA E GIUDICI: Elencare il presidente ed i membri della giuria FAI per l'approvazione da parte del Bureau o dell'Assemblea plenaria. Vedansi le norme per la composizione della giuria. Scegliere i giudici dall'elenco approvato dalla CIAM.

GARE: Elencare le gare per numero dandone una descrizione. Riportare il programma con gli orari e la data di ciascuna gara.

SQUADRE: Precisare il numero di concorrenti ammesso per ogni nazione e tutto l'ulteriore personale, come capisquadra, aiutanti e interpreti che possono formare la squadra approvata dagli Aero Clubs nazionali.

PREMI: Precisare quali premi saranno assegnati - medaglie, trofei, certificati, specificando in quali luoghi e per quali gare saranno assegnati. I premi della FAI vengono assegnati solo ai Campionati Mondiali e come risultato finale di un ciclo di gare valevoli per la Coppa del Mondo.

LUOGO DI LANCIO E VOLO: Evidenziare le attrezzature di lancio od altre, la zona per le squadre di concorrenti, la presenza di tende, pronto soccorso ed altre attrezzature disponibili sul campo di volo, inclusi i servizi di ristoro ed igienici.

SISTEMAZIONI: Includere la descrizione degli alloggi, dell'organizzazione dei pasti e del banchetto finale.

TRASPORTI: Indicare quali trasporti vengono forniti dall'organizzazione e quali devono essere a cura dei concorrenti. Descrivere anche come arrivare agli alloggi.

GIRO TURISTICO: Un giorno deve essere lasciato libero verso la fine della gara per consentire il completamento dei voli qualora il programma fosse ritardato a causa di maltempo o di altri fattori. Tale completamento riveste importanza primaria. Qualora in tale giorno fossero programmate altre attività, come un giro turistico a cura degli organizzatori, esse devono essere considerate d'importanza secondaria rispetto al completamento del Campionato. Se nel pacchetto di iscrizione è compreso un giro turistico, esso deve essere facoltativo e la sua quota deve essere distinta dalla quota base di iscrizione. Possono comunque essere fornite informazioni turistiche per facilitare il soggiorno dei concorrenti nella zona.

QUOTE DI ISCRIZIONE: La quota di iscrizione deve consistere di una quota obbligatoria che deve essere pagata da tutti i concorrenti e capisquadra e da una quota facoltativa che copre vitto e alloggio. Precisare il costo in franchi svizzeri e specificare che cosa è compreso nella quota (tassa di iscrizione alla gara, pasti, alloggio, trasporti, ecc.) per i concorrenti, gli aiutanti e gli accompagnatori.

CORRISPONDENZA: Indicare il nome e l'indirizzo della persona responsabile, cui deve essere indirizzata tutta la corrispondenza concernente il campionato.

.

PRECEDENTI : Includere i dettagli di eventuali gare internazionali per le categorie in questione, che si sono svolte nello stesso posto e con organizzazione analoga.

BILANCIO : Presentare un bilancio di previsione circa il costo totale della manifestazione, per consentire alla CIAM di confermare che le quote d'iscrizione e le spese per vitto e alloggio sono state stabilite ad un livello ragionevole, allegando informazioni di appoggio, comprendenti prove autentiche dei costi locali di vitto e alloggio ed una dichiarazione del tasso di cambio adottato nell'impostazione del bilancio.

NOTA: Nel Codice Sportivo FAI originale in inglese seguono i moduli per la richiesta di iscrizione di gare nel calendario Sportivo FAI e tutti gli altri moduli occorrenti per i rapporti con la FAI.

SEZIONE 4B
NORME GENERALI PER LE GARE INTERNAZIONALI

B.1 DEFINIZIONE GENERALE DI GARA INTERNAZIONALE

È ogni competizione di aeromodelli o razzomodelli in cui i concorrenti sono persone o squadre di almeno due Nazioni diverse. Organizzate dall'Aero Club Nazionale, oppure col suo permesso o partecipazione, secondo le regole del Codice Sportivo FAI - Sezioni 4ᵇ, 4ᶜ e 4ᵈ, queste gare devono essere iscritte nel calendario sportivo FAI e sono aperte solamente a persone in possesso della licenza sportiva FAI valida per l'anno in corso.

B.2 TIPI DI GARE INTERNAZIONALI

B.2.1 Gare Internazionali libere

Gare cui possono partecipare tutti i modellisti in possesso di una licenza sportiva FAI. Queste manifestazioni sono solamente a classifica individuale.

B.2.2 Gare Internazionali limitate

Gare in cui tutti i concorrenti sono nominati dal loro Aero Club Nazionale. Queste manifestazioni sono a classifica individuale ed eventualmente a classifica internazionale a squadre.

B.2.3 Campionati continentali

Sono gare internazionali limitate, in cui i concorrenti devono essere nominati dal loro Aero Club Nazionale e sono persone o squadre di almeno quattro nazioni diverse dello stesso continente. Queste manifestazioni sono a classifica individuale e possibilmente a classifica a squadre, e possono venire organizzate solamente negli anni in cui non c'è il Campionato Mondiale in quella particolare categoria.

B.2.4 Campionati mondiali

Sono gare internazionali limitate, in cui i concorrenti devono essere nominati dal loro Aero Club Nazionale e sono persone o squadre di almeno cinque nazioni diverse. Se sono iscritte meno di cinque nazioni il Campionato deve essere annullato. Queste manifestazioni sono a classifica individuale e internazionale a squadre.

I Campionati Mondiali vengono fissati e programmati dalla CIAM. Ciascun Campionato del Mondo ha luogo normalmente ogni due anni.

B.2.5 Coppa del Mondo

E' una classifica basata sui risultati di gare internazionali libere precisate che si svolgono durante un anno. Una Coppa del Mondo può essere organizzata dalla competente Sottocommissione della CIAM per qualsiasi categoria riconosciuta per i Campionati mondiali. Se una Sottocommissione della CIAM decide di far svolgere una Coppa del Mondo, essa deve:

a) Definire il regolamento ed il sistema di attribuzione dei punteggi, che devono essere inseriti nel Codice Sportivo FAI.
b) Indicare in anticipo le gare internazionali libere valide, da riprendere dal Calendario Sportivo della FAI.
c) Raccogliere i risultati di tutte le gare ed attribuire i punteggi ai concorrenti.
d) Stabilire e divulgare le classifiche provvisorie della Coppa del Mondo durante l'anno.
e) Assegnare per ciascuna categoria una medaglia ed un diploma della FAI al vincitore ed un diploma della FAI al secondo e terzo classificato.

B.2.6 **Classificazione internazionale**

Si tratta di una classifica continua basata sui risultati di tutte le gare internazionali a partecipazione libera e limitata, come pure dei Campionati mondiali e continentali e delle gare valevoli per le Coppe del mondo. Una classificazione internazionale può essere organizzata dalla competente sottocommissione della CIAM per ciascuna delle categorie riconosciute per i Campionati Mondiali.
Se una sottocommissione della CIAM decide di porre in atto una classificazione internazionale essa deve:

a) Definire i regolamenti e l'algoritmo di classificazione, che devono essere pubblicati nel Codice Sportivo.
b) Raccogliere i risultati di ciascuna gara ed applicarvi l'algoritmo di classificazione.
c) Determinare e distribuire durante l'anno gli elenchi di classificazione aggiornati.

B.3 CONCORRENTI E SQUADRE

B.3.1 **Concorrente**

Il concorrente indicato sulla scheda di iscrizione deve essere il costruttore del modello iscritto, salvo che non sia altrimenti previsto.

B.3.2 **Licenze sportive**

Ogni concorrente, caposquadra e vicecaposquadra iscritto ad una gara internazionale deve essere in possesso di una licenza sportiva FAI. Questa licenza sportiva viene rilasciata dall' Aero Club Nazionale del concorrente, del caposquadra o del vicecaposquadra iscritti rispettando le condizioni della Sezione Generale del Codice Sportivo FAI e deve portare il simbolo nazionale di identificazione.

B.3.3 **Partecipazione per procura e sostituzione dei membri di una squadra**

I lanci per procura non sono ammessi in alcuna classe o categoria di aeromodelli o razzomodelli.
La sostituzione dei membri di una squadra è consentita solo fino al momento della loro registrazione o della punzonatura dei modelli, a seconda di quale si effettua per prima.

B.3.4 **Classifica della gara in base all'età**

Un concorrente è considerato junior per tutto l' anno in cui compie i 18 anni. Tutti gli altri concorrenti sono considerati seniores.

a) Possono essere organizzati Campionati Mondiali o Continentali riservati agli juniores. A questi Campionati Junior tutti i concorrenti, aiutanti, membri delle squadre, meccanici o assistenti devono essere juniores. Ad esclusione dei Campionati di Veleggiatori Radiocomandati (F3B e F3J), i capisquadra e/o i loro assistenti debitamente iscritti ed i commissari dell' organizzazione sono le uniche persone seniores ammesse nell' area di partenza.
b) Se in una gara internazionale libera vi sono tre o più iscritti juniores, per essi deve essere compilata una classifica separata.

B.3.5 **Squadre Nazionali per i Campionati Mondiali e Continentali**

Una squadra nazionale deve essere composta al massimo di tre concorrenti, o tre coppie, per ogni categoria e di un caposquadra. Per il solo volo vincolato circolare (F2) una squadra può essere composta al massimo da quattro concorrenti, o coppie, per ogni categoria e da un caposquadra, a condizione che il quarto concorrente (o coppia) sia (o siano) junior. Il Campione del Mondo o Continentale in carica ha il diritto (con l' approvazione del suo Aero Club nazionale) di partecipare al successivo Campionato del Mondo o Continentale per la sua categoria, anche se non viene incluso nella squadra della sua Nazione. In tal caso il suo punteggio non ha valore per la classifica a squadre.

B.3.6 **Caposquadra**

Il caposquadra può assistere i concorrenti. Egli è la sola persona che può trattare con la giuria o gli organizzatori in caso di controversie o reclami.
Nelle gare di volo libero, di volo vincolato circolare, di riproduzioni e di razzomodelli il caposquadra può avere un assistente, iscritto presso gli organizzatori, con gli stessi compiti del caposquadra, ma che non potrà trattare con la giuria e con gli organizzatori, se non per presentare reclami.

B.4 UFFICIALI DI GARA

B.4.1 **Giuria FAI**

Gli organizzatori di tutte le gare internazionali iscritte nel calendario sportivo FAI devono nominare una giuria FAI di tre elementi, almeno due dei quali devono essere scelti per la loro competenza nella categoria di modelli usati in gara. E' responsabilità della giuria di assicurare che la manifestazione si svolga secondo le norme del Codice Sportivo Sez. 4b, 4c e 4d, ed i suoi membri possono prendere tutte le decisioni richieste dalle circostanze ed emettere verdetto su ogni controversia.
Prima dell'inizio della gara la giuria FAI deve accertarsi che gli organizzatori abbiano rispettato le norme del paragrafo B.7. I membri della Giuria FAI devono avere almeno una lingua in comune.
Ai Campionati Mondiali e Continentali la giuria FAI deve rimanere indipendente dagli organizzatori per consentire loro di applicare i regolamenti FAI e deve operare come arbitro indipendente nelle controversie fra gli organizzatori ed i concorrenti.
Il Presidente della giuria di ciascuna gara internazionale deve inviare una relazione alla FAI, entro un mese dallo svolgimento della gara stessa. Tale relazione deve comprendere una descrizione di ogni deroga dal Codice Sportivo e di ogni circostanza eccezionale verificatasi.

B.4.2 Per i Campionati mondiali la Giuria deve comprendere almeno un membro del Bureau della CIAM o il Presidente della Sottocommissione interessata. Il secondo elemento deve essere un Delegato della CIAM, oppure qualcuno che negli ultimi cinque anni abbia fatto parte di una giuria FAI ai Campionati mondiali o sia stato per due anni consecutivi membro della Sottocommissione per la categoria interessata; il terzo può essere designato dall'Aero Club Nazionale organizzatore; fermo restando che i membri di un altro paese devono avere la preventiva approvazione dei rispettivi Aero Clubs nazionali. I tre membri della Giuria di un Campionato Mondiale o Continentale devono essere di nazionalità differenti e devono essere approvati dal Bureau della CIAM. I membri della giuria internazionale devono avere una pratica recente di giudizio e/o un'esperienza di volo recente nella categoria interessata.

B.4.3 Per i Campionati continentali la Giuria deve comprendere almeno un Delegato della ClAM. I tre membri della Giuria devono essere di nazionalità differenti e devono avere l' approvazione dei rispettivi Aero Clubs nazionali

B.4.4 Per le altre gare internazionali la Giuria deve comprendere almeno un Delegato della CIAM o una persona approvata dal suo Aero Club nazionale. Gli altri due membri possono essere designati dall'Aero Club nazionale organizzatore. I membri della Giuria non devono essere tutti della stessa nazionalità. La Giuria deve essere annunciata prima dell'inizio della gara. I membri della Giuria non possono partecipare alla gara, salvo quando il programma preveda una suddivisione temporale fra categorie. In tal caso uno o due membri della Giuria possono partecipare ad una categoria e devono quindi essere rimpiazzati da membri della Giuria sostitutivi (che non partecipino a tale categoria) per tutte le questioni concernenti la categoria in questione. I membri sostitutivi devono essere scelti in modo da rispettare in ogni momento le norme sulla nazionalità e la lingua per la Giuria.

B.4.5 **Commissari di gara (giudici, cronometristi, ecc.)**

Gli organizzatori possono designare cronometristi e altri commissari di gara di altre nazioni, purché siano approvati dal loro Aero Club Nazionale.

B.4.6 L'Aero Club Nazionale responsabile dell'organizzazione di un Campionato Mondiale o Continentale deve sottomettere alla CIAM o al Bureau della CIAM i nomi delle persone che funzioneranno da giudici, per l'approvazione. I giudici internazionali devono avere una pratica recente di giudizio e/o un'esperienza di volo recente nella categoria per la quale sono scelti.

B.4.7 Gli organizzatori di una gara CIAM devono sostenere le spese dei membri della Giuria e dei giudici designati dal Bureau, per il loro soggiorno ed i pasti durante il corso della gara e tutti i costi di trasporto a/da il luogo di gara (tariffa aerea: classe economica). Questa norma non si applica ad eventuali membri della Giuria che partecipino alla gara ai sensi dell'articolo B.4.4.

B.5 ORGANIZZAZIONE DI GARE INTERNAZIONALI

B.5.1 Ogni gara internazionale iscritta nel calendario sportivo FAI deve essere organizzata in conformità al Codice Sportivo FAI, Sezioni Generale e Sezioni 4b e 4c (o 4b e 4d). Devono essere seguiti i suggerimenti contenuti nella appropriata Guida per gli Organizzatori della CIAM. Il regolamento deve essere esposto sul campo di gara in inglese e nella lingua della nazione organizzatrice.

B.5.2 **Campionati Mondiali e continentali**

La CIAM decide per quali specialità si dovrà effettuare il Campionato Mondiale o continentale ed a quale Aero Club Nazionale dovrà essere affidata la responsabilità dell'organizzazione. Le proposte di ospitare un Campionato possono essere presentate in qualsiasi momento in anticipo rispetto all'anno prescelto. L'accettazione definitiva di un'offerta sarà di regola effettuata mediante votazione dell'Assemblea plenaria della CIAM, due anni prima di quello del Campionato proposto. In circostanze eccezionali la decisione di assegnazione dei Campionati Mondiali o Continentali può essere presa con più di due anni di anticipo rispetto all'anno proposto, purché la relativa richiesta sia effettuata entro il 15 novembre e sia pubblicata nell'Agenda della successiva Assemblea plenaria. Per essere ammesse alla votazione tutte le proposte devono comprendere tutti i dettagli elencati nella Guida in Allegato 1 della Sezione 4a (pag. 11). Qualora non sia disponibile alcun'offerta accettabile con due anni d'anticipo, la decisione può essere posposta all'Assemblea plenaria dell'anno precedente il Campionato. Se in tale Assemblea non è accettata alcun'offerta, la stessa Assemblea plenaria può eccezionalmente delegare la decisione alla riunione del Bureau della CIAM alla fine dell'anno stesso. Questa è l'ultima data alla quale può essere presa una decisione sullo svolgimento di un Campionato nell'anno successivo.

B.5.3 **Norme locali**

Le norme locali stabilite dagli organizzatori devono essere pubblicate non più tardi dell'ultimo bollettino diramato a tutti i concorrenti, preferibilmente prima della data di scadenza delle iscrizioni. Le norme locali decise successivamente devono essere pubblicate per iscritto prima dell'inizio della gara.

B.6 INFORMAZIONI DI GARA E QUOTE DI ISCRIZIONE

B.6.1 Un primo promemoria di informazioni con la scheda di iscrizione deve essere inviato agli Aero Club Nazionali, ai membri della Giuria ed ai giudici almeno tre mesi prima della gara. Per le gare internazionali libere le schede d'iscrizione fornite dagli organizzatori devono comprendere : Cognome - Nome - Data di nascita - Indirizzo - Nazionalità - Numero di licenza FAI - Categoria(e) d'iscrizione.

B.6.2 La quota di iscrizione deve essere costituita da una quota obbligatoria che deve essere pagata da tutti i concorrenti e capisquadra e da una quota facoltativa che copre le spese di vitto e alloggio. Se per le gare viene richiesta una quota obbligatoria per aiutanti ed accompagnatori ufficiali, essa non deve superare il 20% della quota obbligatoria stabilita per i concorrenti. I rappresentanti accreditati della stampa non sono tenuti al pagamento della quota di iscrizione.

Le voci che concorrono al calcolo della quota base di iscrizione (a seconda delle circostanze locali) sono: l'affitto del luogo di gara, i costi per la preparazione ed i costi di organizzazione. Questi ultimi comprendono le riunioni ed i viaggi del comitato organizzatore; il noleggio o l'acquisto delle attrezzature di gara (ove non siano già disponibili), quali dispositivi di cronometraggio, contagiri, apparati per traguardare, attrezzature per la punzonatura, tabelloni, radiotelefoni, apparecchi di controllo delle frequenze, schede per i punteggi, bandiere e relative aste, ecc.; costi di istruzione e riunioni di aggiornamento dei commissari e altri addetti e della Giuria; licenze e permessi (Poste e Telecomunicazioni ed autorità locali); cancelleria e spese postali (bollettini di informazione, corrispondenza); noleggio di tende. Il costo d' ogni cerimonia ufficiale d'apertura deve essere compreso fra le voci considerate nel calcolo della quota base obbligatoria d'iscrizione.

B.6.3 Dovrebbe essere possibile ottenere una sponsorizzazione per una o più delle voci sopraelencate. Ciò può determinare una minore quota base, per cui la sponsorizzazione è altamente raccomandata. Peraltro essa può essere presa in considerazione solo se si è assolutamente certi di ottenerla, altrimenti si può verificare una perdita. Le trattative per la sponsorizzazione dovrebbero iniziare il più presto possibile.

B.6.4 Le quote addizionali separate dovrebbero essere offerte facoltativamente per: alloggio (albergo e campeggio); vitto (escluso il banchetto finale) e banchetto (ed eventuali altre occasioni addizionali). La quota massima possibile è data dalla quota base più l'alloggio (in albergo), il vitto ed il banchetto. Essa non deve superare i 900 Fr.Sv.per sette notti, salvo per manifestazioni che richiedano un gran numero di giudici o più di sette pernottamenti.
Il costo della sistemazione in albergo dovrebbe essere tenuto entro limiti accettabili. Si tenga in mente che la sistemazione in albergo è spesso l'unica possibilità per i concorrenti provenienti da lontano. Una sistemazione con standard accettabile di classe media sarà sufficiente. Non vi è alcun bisogno di lussi. Lo stesso discorso vale per il vitto.
Per le gare di Campionato del Mondo che richiedono più di cinque giudici internazionali, ad ogni concorrente può essere applicata una quota addizionale separata, per coprire il costo effettivo di viaggio, vitto e alloggio per i giudici oltre il quinto. Tale quota addizionale non può essere superiore a 245 franchi svizzeri per concorrente.

B.6.5 I risultati devono essere inviati alla FAI e agli Aero Club Nazionali che hanno partecipato alla gara entro un mese. Per le gare comprese in una Coppa del Mondo i risultati devono essere inviati entro lo stesso termine anche all'organizzatore di tale Coppa del Mondo. I risultati devono riportare i nomi e cognomi e la nazionalità dei concorrenti elencati e per le gare di modelli riproduzione devono anche riportare il nome dell'aereo o mezzo spaziale riprodotto e fatto volare dal concorrente.

B.6.6 L'organizzazione deve accusare ricevuta delle schede e tasse d'iscrizione.

B.7 SPECIALI REQUISITI ORGANIZZATIVI

L'ente organizzatore deve:

B.7.1 Provvedere un numero adeguato di commissari qualificati, cronometristi e membri della giuria FAI.

B.7.2 Fornirli delle apparecchiature necessarie per controllare le caratteristiche degli aeromodelli o razzomodelli in gara. Un elenco delle attrezzature di controllo occorrenti come minimo è fornito nella Guida per gli Organizzatori per ciascuna particolare categoria.

B.7.3 Dare ai concorrenti la possibilità di determinare le caratteristiche dei propri modelli, usando gli strumenti di misura ufficiali prima della gara.

B.7.4 Assicurare almeno una giornata per allenamenti prima della gara da annunciarsi nell'invito, insieme al programma della gara. Per le gare di volo libero il programma dei voli è F1A, F1B e F1C (Nota: questa sequenza è obbligatoria per le sole gare internazionali - R.S.N.).
Il programma degli organizzatori per gli allenamenti ufficiali deve lasciare a tutti i concorrenti lo stesso tempo per l'effettuazione delle prove. Il periodo di allenamenti non deve essere prolungato in modo da ritardare l'inizio della gara ufficiale. Deve essere programmato un giorno di riserva dopo la gara per consentire il completamento dei voli ufficiali, in caso di maltempo o di altri ritardi che impediscano il completamento nei tempi programmati.

B.7.5 L'ente organizzatore deve inoltre indicare il nome e l'indirizzo di una persona in grado di tenere informate le squadre estere.

B.7.6 Esporre i risultati di ogni lancio per tutta la durata della gara e quindi pubblicarne i risultati ufficiali. Sia i dati esposti che quelli pubblicati non devono comprendere statistiche addizionali od altri dati che non siano richiesti dal Codice Sportivo. Le abbreviazioni usate per indicare la nazionalità devono essere quelle comprese nell'elenco in Allegato 2.

B.7.7 Nelle gare di volo libero assegnare a ciascuna posizione di partenza due cronometristi per i Campionati ed almeno uno per le altre gare. Per i lanci di spareggio deve essere aggiunto un altro cronometrista (cioè tre per i Campionati ed almeno due per le altre gare). Tutti i cronometristi devono essere forniti di binocoli. Ciascuna posizione di partenza deve essere attrezzata con almeno un treppiede per l'appoggio dei binocoli.

B.7.8 Scegliere un terreno di gara adatto, che permetta ai modelli di esprimere tutto il loro rendimento e ne consenta un sicuro recupero.

B.7.9 Gli organizzatori di un Campionato del Mondo o Continentale e di gare internazionali libere iscritte nel Calendario Sportivo CIAM devono fornire ai concorrenti stranieri la stessa copertura assicurativa nei confronti di terzi di cui godono nel loro paese i concorrenti della nazione organizzatrice.

B.7.10 Tutto il cronometraggio deve essere eseguito con cronometri elettronici controllati a quarzo con lettura digitale.

B.8 RADIOCOMANDO

B.8.1 Ogni giorno, prima dell' inizio della gara, tutte le trasmittenti sul campo da usarsi durante la gara per tale giorno devono essere sistemate in un parco controllato da un apposito commissario, che consegnerà la trasmittente al concorrente solo quando esso viene chiamato per effettuare il suo volo (in conformità con la procedura prevista per la categoria in questione). I commissari di pista devono controllare i concorrenti per evitare che essi accendano le trasmittenti prima che il direttore di pista li abbia autorizzati a farlo.
La frequenza del trasmettitore deve essere esposta al suo esterno o su un modulo o commutatore di frequenza inserito. Inoltre i trasmettitori a frequenze multiple devono essere progettati in modo da mostrare la frequenza in atto e poterla cambiare senza alcuna trasmissione in radiofrequenza.
Al concorrente è concessa una sola frequenza durante la gara, salvo quanto specificato altrimenti nelle regole di una particolare categoria. *Nota:* In caso di provata interferenza, un' altra singola frequenza può essere concessa dal direttore di gara.

B.8.2 Non appena il volo è terminato, il concorrente deve immediatamente restituire la sua trasmittente al commissario addetto al parco. L' uso di trasmittenti, senza autorizzazione, durante la gara comporta l' immediata squalifica del trasgressore da tutta la gara e lo rende passibile di ulteriori sanzioni.

B.8.3 Gli organizzatori devono installare un adeguato sistema di radio monitoraggio (analizzatore di spettro o altro sistema adeguato) allo scopo di rilevare interferenze radio, nonché un mezzo per comunicare tale informazione al pilota(i) e/o al direttore di pista.
(*Nota:* questo requisito è obbligatorio per le sole gare internazionali - R.S.N.).
Salvo che non sia specificato altrimenti, l' ordine iniziale di lancio dei vari concorrenti deve essere stabilito mediante sorteggio prima della gara, assicurando che non si susseguano immediatamente due frequenze uguali, salvo nelle categorie F3B e F3J, e che i membri della stessa squadra non siano inclusi nella stessa batteria delle categorie F3D o F5D o non debbano lanciare in successione immediata, salvo nelle categorie F3B e F3J.

B.8.4 Gli organizzatori devono controllare il luogo in cui è prevista l' effettuazione di qualsiasi gara di modelli radiocomandati, al fine di accertare possibili casi di interferenze radio che potrebbero colpire qualsiasi concorrente. Ogni tale eventualità deve essere comunicata al più presto possibile agli Aero Club nazionali dei quali è prevista la partecipazione. Devono anche essere comunicate le bande di frequenza o le frequenze specifiche che si sono dimostrate ragionevolmente prive di interferenze sul luogo di gara.
Gli organizzatori devono controllare il luogo di gara sia durante i giorni lavorativi che durante i fine settimana, per stabilire se esistono diverse situazioni di interferenze radio e comunicare qualsiasi problema di questo tipo agli Aero Club nazionali (molte attività commerciali o industriali comportano problemi nei soli giorni lavorativi). In ogni caso è responsabilità degli organizzatori di accertare che tutti i concorrenti di una gara di volo radiocomandato siano informati anticipatamente di qualsiasi problema di interferenze radio conosciuto che possa esistere sul luogo di gara.

B.9 CRONOMETRAGGIO

Nota: Questo paragrafo si applica solo ai modelli in volo libero ed ai razzomodelli.

B.9.1 Ogni squadra ha il diritto di fornire un cronometrista per le seguenti categorie ai Campionati mondiali e continentali: F1A, F1B, F1C, F1D, F1E, S3, S4, S6, S8, S9, S10, con l'obbligo da parte dell'ente organizzatore di fornire solo il vitto e l'alloggio. Le squadre devono nominare solo cronometristi capaci, che devono essere muniti di binocoli, cronometri e treppiedi per uso personale. L'organizzazione deve utilizzare con precedenza questi cronometristi prima di assegnare i compiti ai cronometristi nazionali o ad altri. I concorrenti possono operare come cronometristi.

B.9.2 I cronometristi devono familiarizzarsi con i colori e la forma di ciascun modello per poterlo riconoscere durante il volo.

B.9.3 Il volo si considera terminato quando il modello tocca il terreno, incontra un ostacolo che pone definitivamente fine al suo volo o quando sparisce definitivamente alla vista dei cronometristi. Se il modello sparisce dietro qualche ostacolo o fra le nubi, i cronometristi devono aspettare 10 secondi; se il modello non riappare, il cronometraggio cessa e i 10 secondi vengono dedotti dal tempo di volo.

B.9.4 I voli devono essere cronometrati da due cronometristi durante i primi sette lanci e da almeno tre cronometristi nei lanci di spareggio, raccogliendo gli altri cronometristi preferibilmente fra i concorrenti, mediante cronometri elettronici controllati al quarzo a lettura digitale, che registrino almeno 1/100 di secondo. Tutti i cronometristi devono essere forniti di binocoli.
Nota: Per le gare non internazionali, è consentito un solo cronometrista (purche', nel caso di motomodelli, sia munito di un cronometro in grado di rilevare distintamente i tempi motore e totale, oppure di due cronometri – R.S.N.).

B.9.5 I cronometristi devono rimanere entro un cerchio di 10 metri di raggio durante i voli e devono cronometrare i voli indipendentemente fra loro.

B.9.6 Il tempo ufficiale è la media dei tempi registrati dai cronometristi, ma ridotto all'intero numero di secondi inferiore alla media risultante dei tempi, a meno che la differenza fra i tempi registrati mostri evidenza di un errore nel cronometraggio, nel qual caso l'organizzazione deve stabilire, con la giuria FAI, quale tempo registrato debba essere considerato il tempo ufficiale o quale altra azione debba essere intrapresa.

B.9.7 **Istruzioni per l'uso dei binocoli:**

a) I binocoli devono avere un ingrandimento di almeno 7 volte. A ciascuna posizione di partenza almeno uno dei binocoli deve essere montato su un treppiede.
b) Prima di iniziare il cronometraggio, il cronometrista deve regolare il suo binocolo per adeguarlo alla propria vista. Per far ciò, si metta a fuoco dapprima usando il bottone centrale, poi regolando l'oculare registrabile. La distanza fra i due oculari deve essere regolata fino ad ottenere un campo di visuale circolare. *Nota:* i binocoli privi di bottone centrale di messa a fuoco devono essere regolati agendo su di un oculare alla volta.
c) Dopo la regolazione annotare i numeri letti sulle rispettive scale. Ciò facilita la rimessa a posto dei binocoli, qualora si sregolassero.
d) I cronometristi non devono usare i binocoli al momento del lancio. Si suggerisce di attendere circa un minuto, salvo nella categoria F1A, per la quale i binocoli dovrebbero essere usati dal momento in cui il modello viene lanciato, al fine di stabilire chiaramente il momento dello sgancio, nel caso che il concorrente si allontani molto dal punto di partenza.
e) Non si deve attendere troppo per usare i binocoli, per evitare il rischio di non riuscire più a trovare il modello coi binocoli stessi.

B.10 DURATA DELLE GARE

B.10.1 Le gare all'aperto (inclusi i voli di spareggio) devono essere effettuate fra il sorgere del sole ed il tramonto, escluse le categorie F1A, F1B, F1C e i razzomodelli da durata. In queste categorie almeno due lanci devono essere effettuati quando è prevedibile che il vento e l'attività termica siano minimi. Le gare possono iniziare prima del sorgere del sole, se la distanza percorsa dai modelli, in relazione alle dimensioni del campo, consiglia un'interruzione della gara durante le ore più ventose del giorno.
Tale interruzione può essere prevista nel programma di gara o decisa dagli organizzatori, con l'approvazione della Giuria.

B.10.2 Il programma di gara, che specifica la durata dei lanci, l'ora di inizio e la fine, deve essere chiaramente indicato nel regolamento.

B.11 INTERRUZIONE DELLE GARE

B.11.1 Le gare possono essere interrotte o il loro inizio ritardato dalla Giuria se:

a) Il vento è continuativamente più forte di 12 m/sec. (9 m/sec. per il volo libero, le riproduzioni ed i razzomodelli) misurato ad un'altezza di 2 metri dal terreno alla linea di partenza per almeno un minuto (20 secondi per il volo libero), salvo che non sia precisato altrimenti nei regolamenti di categoria.
b) La visibilità non permette di vedere bene i modelli (specialmente nel caso di volo libero o R.C.), oppure se a causa delle condizioni atmosferiche sarebbe pericoloso continuare.
c) E' necessario riposizionare la linea di partenza, operazione questa che può essere effettuata solo nell'intervallo fra due lanci o fra due gruppi nelle categorie F3B e F3J.
d) Le condizioni sono tali da condurre a risultati sportivi inaccettabili.
e) Per le gare di F3A, F5A, F3C e F4C il sole si trova nella zona di manovra.

Nel caso d'interruzione durante un lancio, esso può essere completato non appena le condizioni lo permettono, dandone adeguato preavviso a tutti i concorrenti e capisquadra.

B.11.2 Nei casi sopra descritti l'ente organizzatore non è obbligato a rifondere la quota di iscrizione o a rifare la gara. Le classifiche si baseranno sui lanci completati.

B.11.3 Una gara sospesa può essere ripresa se si possono applicare le norme dell'art. B.10.1.

B.12 CLASSIFICA E PREMI AI CAMPIONATI MONDIALI E CONTINENTALI

B.12.1 **Classifica individuale:**

a) Per ogni categoria di gara ai concorrenti primo, secondo e terzo classificato verranno dati in premio una medaglia ed un diploma della FAI.
b) Se esiste un Trofeo Challenge, esso sarà dato in premio all'Aero Club Nazionale di cui è socio il concorrente vincitore, per tenerlo in custodia fino al successivo Campionato.
c) Al vincitore viene attribuito il titolo di Campione del Mondo della categoria.
d) Per i Campionati Continentali o Mondiali di volo vincolato circolare, nei quali un concorrente junior può far parte delle squadre nazionali, ai concorrenti junior verranno assegnati premi individuali per i primi tre classificati. Se ad un Campionato Continentale partecipano almeno quattro concorrenti juniores di almeno quattro diverse nazioni, al vincitore verrà attribuito il titolo di Campione Continentale Junior della categoria. Se ad un Campionato Mondiale partecipano almeno cinque concorrenti juniores di almeno cinque nazioni, al vincitore verrà attribuito il titolo di Campione Mondiale Junior della categoria.
e) Il costo delle medaglie individuali sarà assunto a proprio carico dall'organizzazione.

B.12.2 **Classifica internazionale a squadre:**

a) La classifica internazionale a squadre viene stabilita in base ai punteggi totali dei tre membri della squadra (nel caso dell'F2A, F2B e F2D in base ai tre migliori punteggi individuali e nel caso dell'F2C dei tre migliori punteggi di squadra). Nel caso di parità fra squadre, vince la squadra con il minor numero rappresentante la somma dei piazzamenti numerici, partendo dal vertice dalla classifica. Se anche questi numeri fossero uguali, decide il miglior piazzamento individuale.
b) Per ogni categoria una medaglia ed un diploma della FAI verranno dati in premio al caposquadra, delle prime tre squadre classificate.
c) Per ogni categoria un diploma della FAI verrà dato in premio a ciascun membro, incluso il caposquadra, delle prime tre squadre classificate.
d) Se vi è un Trofeo Challenge, esso verrà dato in premio al NAC della squadra vincente, per tenerlo in custodia fino al successivo Campionato.
e) Il costo delle medaglie individuali sarà assunto a proprio carico dall'organizzazione.

B.12.3 **Classifica per nazioni**

a) In un Campionato Mondiale o Continentale con più di una categoria in gara dovrà essere effettuata una classifica in base alla prestazione complessiva delle nazioni in gara. Essa viene stabilita in base ai punteggi totali dei tre membri delle squadre in tutte le categorie di gara (nel caso dell'F2A, F2B e F2D in base ai tre migliori punteggi individuali e nel caso dell'F2C dei tre migliori punteggi di squadra). Il punteggio totale più alto determina la vittoria. Nel caso di parità, vince la nazione con il più basso totale dei piazzamenti numerici, partendo dal vertice dalla classifica. In caso di ulteriore parità, sarà determinante il totale dei migliori piazzamenti individuali in ciascuna categoria.
b) Se vi è un Trofeo Challenge, esso sarà assegnato al NAC (Aero Club Nazionale od organismo equivalente) della nazione vincente, che lo terrà in custodia fino al successivo campionato.
c) Per questa classifica non vengono assegnati come premi medaglie o diplomi della FAI.

B.13 PUNZONATURA DEI MODELLI

B.13.1 I concorrenti possono, a loro piacimento, scambiare le parti dei modelli, purché il modello risultante sia conforme al regolamento di gara e purché le varie parti siano state controllate prima dell' inizio dei lanci.

B.13.2 Le riparazioni sono permesse purché non alterino in alcun modo le caratteristiche dei modelli richieste dal regolamento.

B.13.3 Se dopo il controllo ufficiale (nel caso del volo libero dopo la registrazione delle caratteristiche dei modelli) un modello viene perduto o danneggiato, il concorrente ha il diritto di presentare al controllo un altro modello ed il relativo certificato con le caratteristiche, fino ad un' ora prima dell' inizio ufficiale della gara per la categoria in questione. In ogni caso il concorrente al momento dell' inizio della gara può disporre solo del numero di modelli autorizzato (vedi Sezione 4c, art. 2.3.1 e Sezione 4d, art. 4.2).

B.13.4 L' ente organizzatore deve nominare almeno due addetti al controllo, i quali controlleranno a caso le caratteristiche salienti di almeno il 20% dei modelli in gara, durante l' orario ufficiale della stessa.

B.13.5 I risultati delle gare sono subordinati ad un nuovo controllo delle caratteristiche dichiarate dei modelli classificati al 1° , 2° e 3° posto

.

B.13.6 **Punzonatura dei modelli in volo libero** - Categorie F1A, F1B e F1C e F1J

a) I certificati con le caratteristiche dei modelli ed i modelli corrispondenti devono essere presentati all'atto dell'arrivo al momento della registrazione per la manifestazione. I modelli devono essere chiaramente contrassegnati per l'identificazione a cura dell'organizzazione.
b) Il controllo ufficiale delle caratteristiche dei modelli non sarà effettuato prima dell'inizio della gara.
c) Prima dell'inizio della gara e durante il suo svolgimento, i concorrenti hanno il diritto di far controllare ufficialmente i cavi di traino (F1A), le matasse (F1B) e le cilindrate dei motori (F1C e F1J).
d) Prima dell'inizio della gara e durante il suo svolgimento, i concorrenti hanno il diritto di far controllare ufficialmente il peso minimo dei modelli di tutte le categorie.

B.14 RECLAMI

B.14.1 Tutti i reclami devono essere presentati per iscritto al Direttore di gara e devono essere accompagnati dal deposito di una tassa, il cui importo sarà stabilito nelle regole locali . Questo deposito verrà restituito solamente se il reclamo viene ritenuto valido.

B.14.2 **Tempo limite per presentare i reclami:**

a) Prima dell'inizio della gara: reclami contro la validità di un'iscrizione, idoneità dei concorrenti, regolamento di gara, campo di volo e di gara, punzonatura, giudici o commissari sportivi, devono essere fatti almeno un'ora prima dell'inizio della gara.
b) Nel corso della gara: reclami contro una decisione dei giudici o commissari sportivi, oppure contro un errore o irregolarità commessi durante la gara da un altro concorrente o caposquadra, devono essere presentati immediatamente.
c) Dopo l'annuncio delle classifiche: qualsiasi reclamo relativo ai risultati ufficiali deve essere presentato attraverso l'Aero Club Nazionale, entro 15 giorni dall'annuncio dei risultati da parte dell'ente organizzatore. Se necessario, tale protesta può essere inoltrata alla CIAM.

B.15 PRECAUZIONI E ISTRUZIONI SULLA SICUREZZA

La maggior parte dell'attività aeromodellistica avviene oggi nella maggioranza dei paesi a titolo di divertimento, anziché nel quadro agonistico, e talvolta in luoghi accessibili al pubblico, con controllo formale ridotto o nullo. Qualsiasi incidente che coinvolga gli aeromodelli può determinare danni a cose di terzi, lesioni e in alcuni casi persino la morte. Oltre al danno diretto, un risultato meno ovvio è la cattiva immagine dell'aeromodellismo che deriva dal modo di informazione usato dai mezzi di comunicazione per tali incidenti, che porta ad un'avversione pubblica ed alla perdita di campi di volo.
Anche se le informazioni che seguono sono rivolte essenzialmente alle gare FAI, molte di esse possono essere applicate anche alle gare nazionali ed al volo dei modelli per divertimento.

B.15.1 **Premessa**

È della massima importanza che tutti gli aeromodellisti osservino le norme di sicurezza. Qualsiasi incidente provocato da trascuratezza è un ostacolo al progresso dell'aeromodellismo.
Le norme di sicurezza non sono un ostacolo al godimento dell'attività aeromodellistica, esse aiutano a provare che gli aeromodellisti sono le persone responsabili che proclamano di essere.
Non è segno di intelligenza dimostrare la propria abilità sopra gli spettatori. Il volatore può sapere quello che sta facendo, ma non ha alcun modo di conoscere quello che farà chiunque altro. Pertanto è suo interesse personale accertarsi che nessuna sua azione possa determinare un incidente. E' quindi molto importante non far volare un aeromodello in gara o alla presenza di spettatori finché esso non si sia dimostrato in grado di volare mediante precedenti prove di volo.

B.15.2 **Competenza**

I seguenti ufficiali sono competenti ad applicare e far rispettare le norme di sicurezza:

- la giuria FAI;
- i giudici di gara;
- il Direttore di gara;
- il Direttore della linea di volo;
- i Direttori di pista;
- i commissari addetti alla punzonatura;
- i dirigenti dell'organizzazione.

B.15.3 **Cose proibite**

a) eliche o rotori con pale di metallo;
b) eliche per motori o rotori con pale riparate;
c) motori non montati appropriatamente;
d) bordi d'entrata appuntiti a coltello;
e) ogive o elementi di fissaggio delle eliche appuntiti;
f) attrezzature radio non montate a prova d'urto, quando vi siano vibrazioni del motore;
g) ogni zavorra o altro elemento pesante soggetto a perdita in volo;
h) qualsiasi miccia che non sia racchiusa in un tubetto o altro dispositivo che la trattenga e la spenga.

B.15.4 **Requisiti obbligatori**

a) Il modello deve portare l'identificazione del proprietario.
b) Tutte le ogive o altre protuberanze anteriori di metallo o altro materiale rigido devono avere un raggio minimo di 5 mm.

B.15.5 **Controlli prima del volo**

Immediatamente prima di ogni volo il modellista deve controllare le condizioni effettive e l'appropriato funzionamento di tutti i componenti che contribuiscono ad un volo efficiente e sicuro del modello e l'appropriata sistemazione e fissaggio di tutti i componenti, con particolare riguardo a motori ed eliche. I modelli che non sono stati provati e non hanno dimostrato di essere in grado di stare in aria non devono essere fatti volare alla presenza di spettatori. Occorre uno sforzo per svolgere tutti i voli in modo tale da evitare rischi per gli spettatori e per altri concorrenti.

B.15.6 Non appena il concorrente ha lanciato il suo modello, deve abbandonare l'area di lancio, ritirare il suo equipaggiamento e nel caso di veleggiatori, avvolgere il suo cavo di traino.

B.15.7 **Campi di volo**

È essenziale che tutti i campi di volo siano situati il più lontano possibile da elettrodotti.
La zona di partenza deve essere scelta accuratamente in modo da assicurare la normale sicurezza di persone e cose. I punti da considerare in questa scelta sono: la forza e la direzione del vento, la posizione relativa di edifici, piste, parcheggi e zone per gli spettatori, ed il posto in cui si presume che i modelli atterrino dopo un volo normale, tenendo conto del vento.
I campi di volo situati in vicinanza di un aeroporto o aviosuperficie, specialmente lungo la traiettoria di atterraggio, possono essere scelti come campi di gara solo con il permesso dei dirigenti dell'aeroporto e nell'osservanza delle loro norme e requisiti di sicurezza.

B.15.8 **Penalità**

Tutti i modelli pericolosi devono essere esclusi dalle gare. Per ogni atto contrario alle norme di sicurezza si applicano le penalità elencate nella Sezione Generale del Codice Sportivo.

B.16 SQUALIFICA DALLA GARA

B.16.1 Tutti i concorrenti che fanno uso di un modello, equipaggiamento o miscela non completamente conformi al regolamento ed alle norme di gara, o che non sono stati controllati dagli organizzatori, saranno squalificati dalla gara.

B.16.2 La squalifica deve essere comminata per ogni azione contraria all'art. B.13.

B.16.3 La giuria deve notificare immediatamente al caposquadra la squalifica ed esporne le ragioni.

B.17 TROFEI DEI CAMPIONATI FAI

B.17.1 **Custodia**

Tutti i trofei che sono stati adottati dalla CIAM quali premi individuali o a squadre per i vincitori di Campionati, devono essere considerati affidati in custodia alla FAI.

B.17.2 **Proprietà**

A seconda dei termini della donazione, i Trofei devono essere considerati di proprietà della FAI o del donatore. Una scheda di proprietà deve essere conservata dall'Ufficio della FAI.

B.17.3 **Assegnazione**

I Trofei vengono assegnati al detentore per due anni. Nei casi in cui per qualsiasi motivo un Trofeo non viene assegnato per un periodo di cinque anni, la sua custodia deve ritornare al donatore.

B.17.4 Ai fini dell'identificazione sarà considerato come detentore l'Aero Club nazionale interessato.

B.17.5 I detentori dei Trofei sono responsabili di:

a) Mantenere il Trofeo in buone condizioni.
b) Incidere il nome del vincitore e la data della consegna nel modo iniziato dai precedenti vincitori.
c) Assicurazione contro la perdita per il periodo durante il quale il Trofeo è detenuto.
f) Consegna del Trofeo agli organizzatori del successivo Campionato all'indirizzo ed alla data richiesta dagli organizzatori. Nel caso di mancanza di una richiesta specifica il Trofeo deve essere consegnato all'Aero Club nazionale interessato almeno sei settimane prima della data del Campionato.
g) Il costo della spedizione di un trofeo agli organizzatori del Campionato sarà a carico dell'Aero Club nazionale detentore del trofeo.

B.17.6 **Raccolta dei Trofei**

Gli organizzatori dei Campionati sono responsabili di:

a) Richiedere la consegna dei trofei ad una data determinata e ad un indirizzo preciso, da parte dell'Aero Club nazionale interessato.
b) Inviare copia di tutta la corrispondenza ed il nome e l'indirizzo del successivo detentore del Trofeo all'Ufficio della FAI e al Segretario della CIAM.
c) Farsi rilasciare lettera di ricevuta dal dal caposquadra della squadra che ha ricevuto il Trofeo.

B.17.7 **Registrazione dei Trofei**

Il Bureau deve curare la tenuta di un registro del Trofei, indicandovi i detentori, il donatore e le condizioni di donazione e di accettazione. Il registro deve essere aggiornato dal Segretario della CIAM, e aggiornato annualmente, entro la data dell'Assemblea plenaria della ClAM.

B.17.8 **Accettazione dei Trofei**

I donatori dei Trofei da considerarsi "perpetui" (cioè che rimangono di proprietà della FAI o del donatore), che vengono proposti quali premi per i Campionati, devono dichiarare la loro intenzione alla CIAM non oltre la data di chiusura dell'ordine del giorno di ciascuna Assemblea annuale. L'accettazione del Trofeo è subordinata al voto favorevole a maggioranza da parte dei membri della CIAM.

B.17.9 **Perdita**

Nel caso di perdita o di mancata consegna dei Trofei, gli organizzatori dei Campionati devono presentare alla CIAM una dichiarazione delle circostanze e proporre la sostituzione, che sarà a carico del donatore del Trofeo originale e della CIAM.

Allegato B.2

NAZIONALITÀ' E SIGLE DI IDENTIFICAZIONE

N.B. L'elencazione non significa che tutti i paesi elencati siano attualmente membri della FAI

AFG	Afghanistan
AHO	Netherlands Antilles (Antille olandesi)
ALB	Albania
ALG	Algeria
AND	Andorra
ANG	Angola
ANT	Antigua and Barbuda
ARG	Argentina
ARM	Armenia
ARU	Aruba
ASA	American Samoa
AUS	Australia
AUT	Austria
AZE	Azerbaijan
BAH	Bahamas
BAN	Bangladesh
BAR	Barbados
BDI	Burundi
BEL	Belgium (Belgio)
BEN	Benin
BER	Bermuda
BHU	Bhutan
BIH	Bosnia and Herzegovina
BIZ	Belize
BLR	Belarus (Bielorussia)
BOL	Bolivia
BOT	Botswana
BRA	Brazil (Brasile)
BRN	Bahrain
BRU	Brunei Darussalam
BUL	Bulgaria
BUR	Burkina Faso
CAF	Central African Republic
CAM	Cambodia
CAN	Canada
CAY	Cayman Islands
CGO	Congo
CHA	Chad
CHI	Chile (Cile)
CHN	People's Republic of China (Cina)
CIV	Cote d'Ivoire (Costa d'Avorio)
CMR	Cameroon
COD	Democratic Republic of the Congo
COK	Cook Islands
COL	Colombia
COM	Comoros
CPV	Cape Verde
CRC	Costa Rica
CRO	Croatia
CUB	Cuba
CYP	Cyprus (Cipro)
CZE	Czech Republic (Repubblica Ceca)
DEN	Denmark (Danimarca)
DJI	Djibouti (Gibuti)
DMA	Dominica
DOM	Dominican Republic
ECU	Ecuador
EGY	Egypt (Egitto)
ERI	Eritrea
ESA	El Salvador
ESP	Spain (Spagna)
EST	Estonia
ETH	Ethiopia
FIJ	Fiji
FIN	Finland (Finlandia)
FRA	France (Francia)
FSM	Federated States of Micronesia
GAB	Gabon
GAM	Gambia
GBR	Great-Britain (Gran Bretagna)
GBS	Guinea-Bissau
GEO	Georgia
GEQ	Equatorial Guinea
GER	Germany (Germania)
GHA	Ghana
GRE	Greece (Grecia)
GRN	Grenada
GUI	Guinea
GUM	Guam
HKG	Hong Kong, China
HUN	Hungary (Ungheria)
INA	Indonesia
IND	India
IRI	Islamic Republic of Iran
IRL	Ireland (Irlanda)
IRQ	Iraq
ISL	Iceland (Islanda)
ISR	Israel
ISV	Virgin Islands
ITA	Italy (Italia)
JOR	Jordan
JPN	Japan (Giappone)
KAZ	Kazakhstan
KEN	Kenya
KGZ	Kyrgyzstan
KOR	Korea
KSA	Saudi Arabia
KUW	Kuwait
LAO	Laos People's Democratic Republic
LAT	Latvia (Lettonia)
LBA	Libyan Arab Jamahiriya (Libia)
LBR	Liberia
LCA	Saint Lucia
LIB	Lebanon (Libano)
LIE	Liechtenstein
LTU	Lithuania
LUX	Luxembourg (Lussemburgo)
MAS	Malaysia
MDA	Republic of Moldova
MDV	Maldives
MEX	Mexico
MGL	Mongolia
MKD	Former Yugoslav Republic of Macedonia
MLT	Malta
MON	Monaco
MRI	Mauritius
MTN	Mauritania
MYA	Myanmar
NAM	Namibia
NCA	Nicaragua
NED	Netherlands (Olanda)
NEP	Nepal
NGR	Nigeria
NIG	Niger
NOR	Norway (Norvegia)
NRU	Nauru
NZL	New Zealand (Nuova Zelanda)
OMA	Oman
PAK	Pakistan
PAN	Panama
PAR	Paraguay
PER	Peru
PHI	Philippines (Filippine)
PLE	Palestine
PLW	Palau
PNG	Papua New Guinea
POL	Poland (Polonia)
POR	Portugal (Portogallo)
PRK	Democratic People's Republic of Korea (Corea del Nord)
PUR	Puerto Rico (Portorico)
QAT	Qatar
ROM	Romania
RSA	South Africa (Sud Africa)
RUS	Russia
RWA	Rwanda
SAM	Samoa
SEN	Senegal
SEY	Seychelles
SIN	Singapore
SKN	Saint Kitts and Nevis
SLE	Sierra Leone
SLO	Slovenia
SMR	San Marino
SOL	Solomon Islands
SOM	Somalia
SRI	Sri Lanka
STP	Sao Tome and Principe
SUD	Sudan
SUI	Switzerland (Svizzera)
SUR	Suriname
SVK	Slovakia
SWE	Sweden (Svezia)
SWZ	Swaziland
SYR	Syrian Arab Republic (Siria)
TAN	United Republic of Tanzania
TGA	Tonga
THA	Thailand (Tailandia)
TJK	Tajikistan
TKM	Turkmenistan
TOG	Togo
TPE	Chinese Taipei (Taipei)
TRI	Trinidad and Tobago
TUN	Tunisia
TUR	Turkey (Turchia)
UAE	United Arab Emirates (Emirati Arabi Uniti)
UGA	Uganda
UKR	Ukraine (Ucraina)
URU	Uruguay
USA	United States of America (U.S.A.)
UZB	Uzbekistan
VAN	Vanuatu
VEN	Venezuela
VIE	Vietnam
VIN	Saint Vincent and the Grenadines
YEM	Yemen
YUG	Yugoslavia
ZAM	Zambia
ZIM	Zimbabwe

SEZIONE 4C - AEROMODELLI

PARTE PRIMA

PRINCIPI GENERALI

1.1 DEFINIZIONE GENERALE DI AEROMODELLO

Un aeromodello è un aerodina di ridotte dimensioni, con o senza motore, incapace di trasportare un essere umano e destinato all'uso per scopi agonistici, sportivi o ricreativi, diversamente dai veicoli aeronautici senza pilota (UAV) sviluppati per scopi commerciali o di ricerca scientifica statali o militari.

1.2 CARATTERISTICHE GENERALI DEGLI AEROMODELLI

Fatto salvo quanto altrove specificamente previsto, gli aeromodelli devono rispondere alle seguenti caratteristiche generali (*Nota:* Vedi la Sezione 4c, Parte Settima – Primati [Fascicolo 10], per le caratteristiche relative ai primati di aeromodellismo):

Peso massimo in ordine di volo compreso il carburante: 25 kg.
Superficie portante massima: 500 dm^2.
Carico massimo sulla superficie portante: 250 g/dm^2.
Cilindrata massima del o dei motori a pistoni: 250 cm^3.
Alimentazione di motori elettrici: tensione massima senza carico: 42 volts

I limiti del rumore saranno validi per tutte le categorie di aeromodelli a motore, con il valore di 96 decibel (A) a tre metri per ogni categoria che non ha approvazione di altre regole per il rumore. Le specifiche procedure per la misurazione del rumore devono essere sviluppate da ciascuna sottocommissione per le proprie categorie.
I limiti del rumore non si applicano ai modelli con motore elettrico

1.3 CLASSIFICAZIONE DEGLI AEROMODELLI

1.3.1 **Classe F1 - Volo libero (V.L.)**

Volo durante il quale non c' è alcun contatto fisico fra l' aeromodello e il concorrente od il suo aiutante. Funzioni azionate mediante radiocomando sono ammesse solo nei casi specificamente previsti nel regolamento della categoria in questione. Non sono comunque ammessi sistemi di controllo a circuito chiuso con sensori attivi, che azionano comandi aerodinamici di volo, ad eccezione del controllo di direzione negli F1E.
N.B. - Per le gare non internazionali viene consentito l' uso di un radiocomando, nel caso che il modello si trovi ancora in volo dopo aver compiuto il tempo massimo di volo stabilito dal Regolamento, al fine di facilitarne il recupero. Gli organizzatori delle gare provvederanno alla custodia e al controllo delle trasmittenti, al fine di evitarne usi non consentiti e sovrapposizioni di frequenze (R.S.N.).

Categoria F1A - Veleggiatori (formula A-2)
" F1B - Modelli ad elastico (formula Wakefield)
" F1C - Motomodelli
" F1D - Modelli da sala
" F1E - Veleggiatori da pendio con autopilota
" F1F - Elicotteri
" F1G - Modelli ad elastico Sport (formula Coupe d' Hiver)
" F1H - Veleggiatori Sport (formula A-1)
" F1J - Motomodelli Sport (formula 1/2 A)
" F1K - Modelli con motore a CO_2
" F1L - Modelli da sala EZB (categoria non praticata in Italia)
" F1M - Modelli da sala per principianti
F1N - Veleggiatori con lancio a mano da sala (categoria non riconosciuta in Italia)

N.B. - Per la categoria F1F non esiste ancora un regolamento sportivo, salvo le regole generali e le norme relative al primati (R.S.N.)

1.3.2 Classe F2 - Volo vincolato circolare (V.V.C.)

Volo durante il quale l'aeromodello viene manovrato aerodinamicamente in assetto e altezza dal pilota a terra mediante superfici di comando azionate tramite uno o più fili d'acciaio direttamente collegati al modello. Possono venire usati sistemi in cui i fili vengono tenuti in mano o collegati ad un perno centrale. Non possono venire usati altri mezzi per controllare il modello o il motore durante il decollo o il volo, eccetto quelli azionati dal pilota attraverso il o i fili.

Categoria F2A - Modelli da velocità (2,5 cm^3)
" F2B - Modelli da acrobazia
" F2C - Modelli da team racing
" F2D - Modelli da combat
" F2E - Modelli da combat con motore ad autoaccensione (categoria non praticata in Italia)

1.3.3 Classe F3 - Volo radiocomandato (R.C.)

Volo durante il quale l'aeromodello viene manovrato aerodinamicamente in assetto, direzione e altezza dal pilota a terra, mediante superfici di comando azionate tramite radiocomando.

Categoria F3A - Modelli acrobatici
" F3A/S -Modelli acrobatici Sport (categoria solo nazionale)
" F3A/E -Modelli acrobatici Esperienza (categoria solo nazionale)
" F3A/X -Modelli acrobatici maxi (categoria solo nazionale)
" F3B - Veleggiatori per prove multiple
" F3C - Elicotteri
" F3C/S -Elicotteri Sport (categoria solo nazionale)
" F3C/E -Elicotteri Esperienza (categoria solo nazionale)
" F3D - Pylon racers
" F3F - Veleggiatori da pendio (categoria non praticata in Italia)
" F3G - Motoveleggiatori (categoria non praticata e non regolamentata)
" F3H - Veleggiatori da raid (categoria non praticata in Italia)
" F3I - Veleggiatori aerotrainati
" F3J - Veleggiatori da durata
" F3J/E -Veleggiatori da durata Esperienza (categoria solo nazionale)
" F3K - Veleggiatori con lancio a mano HLG (categoria non praticata in Italia con il regolamento FAI)

1.3.4 Classe F4 - Modelli riproduzione

Un modello riproduzione deve riprodurre in piccolo una aerodina capace di trasportare persone.

Categoria F4A - Modelli in volo libero (categoria non regolamentata ufficialmente in Italia)
" F4B - Modelli in volo vincolato circolare (categoria non praticata in Italia)
" F4C - Modelli in volo radiocomandato
" F4D - Modelli in volo libero da sala ad elastico (categoria non praticata in Italia)
" F4E - Modelli in volo libero da sala con motore a CO2 od elettrico (non praticata in Italia)
" F4F - Modelli in volo libero da sala formula Peanut (non riconosciuta in Italia)

1.3.5 Classe F5 - Modelli radiocomandati con motore elettrico

Questa classe è divisa nelle seguenti categorie:

Categoria F5A - Modelli acrobatici (categoria non riconosciuta in Italia)
" F5B - Motoveleggiatori
" F5C - Elicotteri (categoria non praticata ufficialmente in Italia)
" F5D - Pylon racers
" F5E - Modelli con alimentazione a celle fotovoltaiche (non ancora regolamentata)
" F5F - Motoveleggiatori con 10 celle (ex F5B/600)
" F5G - Grandi motoveleggiatori (categoria non ancora regolamentata)

1.4 DEFINIZIONE DELLE ESPRESSIONI USATE PER LE FORMULE DEI MODELLI E DEI REGOLAMENTI

1.4.1 Superficie portante

La superficie portante (St) presa in considerazione comprende la superficie totale dell'ala o delle ali, e quella degli impennaggi orizzontali od obliqui. Le superfici da calcolare sono le proiezioni ortogonali, su un piano orizzontale, delle superfici prese in considerazione, all'incidenza di 0°. Nel caso di ali o impennaggi attraversanti la fusoliera, la superficie presa in considerazione deve comprendere la parte centrale che attraversa la fusoliera o le fusoliere, supponendo di prolungare i contorni normali delle superfici fino ad incontrare il piano di simmetria.

1.4.2 Peso

Il peso da prendere in considerazione per la determinazione del carico e del peso minimo è quello del modello completo in ordine di volo ma senza carburante.

1.4.3 Carico

Quando vengono applicate le norme relative al carico, esso viene definito come il peso in grammi per dm^2 di superficie portante (St).

1.4.4 Zavorra

Quando è necessario usare zavorra supplementare per ottenere il peso regolamentare o per spostare la posizione del centro di gravità, questa deve essere sistemata all'interno della struttura e fissata in modo permanente. La sua posizione deve essere controllata ed approvata da un commissario sportivo dopo la sistemazione. Quando viene usata della zavorra mobile per spostare la posizione del centro di gravità, il modello deve essere del peso stabilito senza la zavorra mobile.

1.4.5 Apertura alare

Apertura alare è la distanza massima fra due punti alle estremità delle ali.

1.4.6 Motore ad elastico

Motore in cui l'energia è ottenuta mediante torsione o estensione di fili di materiale elastico.

1.4.7 Motore a pistoni

Motore in cui l'energia è ottenuta dalla combustione o espansione di un fluido che agisce su uno o più pistoni a movimento alternativo o rotativo.

1.4.8 Motore a glow plug

Motore che impiega un elemento continuamente incandescente per provocare l'accensione.

1.4.9 Motore ad autoaccensione

Motore in cui il carburante viene acceso solamente dall'effetto della compressione. E' ammesso un sistema meccanico applicato appositamente per controllare la compressione quando il motore è in funzionamento.

1.4.10 Motore a reazione

Motore in cui l'energia è ottenuta dalla combustione di un carburante solido, liquido o gassoso, oppure dalla espansione di un fluido che agisce su di un componente pulsante o rotante. Per gli aeromodelli azionati da motori a reazione sono stabilite le seguenti caratteristiche supplementari:
Diametro esterno massimo della camera di combustione: 80 mm.

1.4.11 Lancio a mano

Viene effettuato a mano ed il concorrente o l'aiutante devono stare in piedi sul terreno.

1.4.12 Decollo

Il modello deve alzarsi da terra o dall'acqua nel modo prestabilito senza alcun aiuto del pilota o dell'aiutante.

1.4.13 **Atterraggio**

Il modello si considera atterrato non appena tocca il terreno o l'acqua, o quando il suo moto in avanti è definitivamente terminato.

1.4.14 **Idromodello**

E' un aeromodello che deve alzarsi dall'acqua, ma senza obbligo di posarsi sull'acqua alla fine del volo. Prima del decollo ogni modello deve effettuare una prova di galleggiamento della durata di un minuto, durante la quale esso deve galleggiare senza alcun aiuto in posizione normale di decollo.

1.4.15 **Elicottero** (volo libero)

Aeromodello ad ala rotante che durante il volo deriva la portanza e la trazione da uno o più sistemi, azionati da un motore, ruotanti intorno ad un asse o assi sostanzialmente verticali.

Sono ammesse superfici portanti fisse orizzontali, di area non superiore al 4% di quella sviluppata dal o dai rotori. E' consentita una superficie fissa o manovrabile orizzontale stabilizzante, la cui area non deve essere superiore al 2% dell'area sviluppata dal o dai rotori. Le aerodine a cuscino d'aria (Hovercraft), convertiplani o altre aerodine che si sostentano con la deflessione del flusso dell'elica verso il basso non sono considerate elicotteri.

Caratteristiche:

Superficie massima del o dei dischi spazzati dal o dai rotori
(con detrazione per eventuali sovrapposizioni) 300 dm^2
salvo il caso di elicotteri coassiali, i cui rotori siano distanziati di più di un raggio di rotore, nel qual caso si somma l'area di entrambi i rotori.

Peso massimo, compreso il carburante 5 kg

Cilindrata massima del o dei motori a pistoni 10 cm^3

Per i motori ad elastico non vi è alcuna limitazione.

Nota: Non sono ammessi i rotori metallici.

1.4.16 **Cilindrata**

a) Motore alternativo

La cilindrata viene calcolata moltiplicando la superficie coperta dal pistone per la sua corsa.

La superficie coperta dal pistone viene calcolata misurando il diametro interno del cilindro al punto morto superiore.

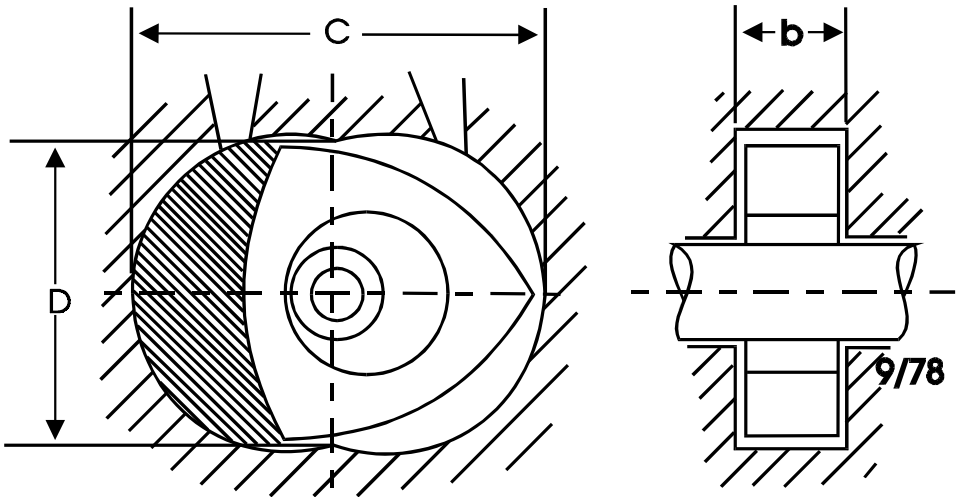
b) Motore rotativo

La cilindrata viene calcolata con la formula:

$$0{,}325\ (C^2-D^2)\ b$$

Per i valori delle lettere vedi figura.

Il calcolo della cilindrata dovrà essere effettuato arrotondando il risultato al secondo decimale (0,01 cm^3).



CALCOLO DELLA CILINDRATA DI UN MOTORE ROTATIVO

PARTE SECONDA

MANIFESTAZIONI SPORTIVE

Capitolo primo

Norme generali per le gare internazionali

(Codice Sportivo FAI)

2.1 CAMPIONATI MONDIALI DI AEROMODELLISMO

Le seguenti categorie sono attualmente riconosciute per i Campionati Mondiali e Continentali di aeromodelli:

1) **C.M. volo libero**	a) veleggiatori F1A b) modelli ad elastico F1B c) motomodelli F1C d) modelli da sala F1D e) veleggiatori da pendio F1E
2) **C.M. volo vincolato circolare**	a) modelli da velocità F2A b) modelli da acrobazia F2B c) modelli da team racing F2C d) modelli da combat F2D
3) **C.M. radiocomando**	a) modelli acrobatici F3A b) veleggiatori per prove multiple F3B c) elicotteri F3C d) modelli da pylon racing F3D e) motoveleggiatori con motore elettrico F5B f) modelli da pylon racing con motore elettrico F5D g) veleggiatori da durata F3J
4) **C.M. riproduzioni**	a) modelli in volo vincolato circolare F4B b) modelli in volo radiocomandato F4C
5) **C.M. volo libero Juniores**	a) veleggiatori F1A b) modelli ad elastico F1B c) modelli da sala F1D d) veleggiatori da pendio F1E e) motomodelli Sport F1J
6) **C.M. volo vinc. circ. Juniores**	a) modelli da velocità F2A b) modelli da acrobazia F2B c) modelli da team racing F2C d) modelli da combat F2D
7) **C.M. radiocomando Juniores**	g) veleggiatori da durata F3J

2.2 ORGANIZZAZIONE DI GARE INTERNAZIONALI

2.2.1 Si veda la Sezione 4b per i dettagli

2.2.2 Speciali requisiti organizzativi

L'ente organizzatore deve:

a) Per le gare di volo libero per le categorie F1A, F1B e F1C fissare una linea di partenza dalla quale deve avvenire il lancio dei modelli. Tale linea deve essere approssimativamente perpendicolare alla direzione del vento dominante all'inizio di ciascun lancio.
   Le posizioni di partenza sono indicate da piccoli picchetti o contrassegni distanziati di almeno 10 metri lungo la linea di partenza. Nel caso dei modelli F1A l'aiutante deve lanciare il modello da questo picchetto. Mediante sorteggio viene assegnata una posizione di partenza per il primo lancio a ciascuna squadra nazionale, nonché al campione in carica che non sia membro di una squadra nazionale. In ogni lancio successivo tutte le squadre nazionali si sposteranno di tre posizioni di partenza lungo la linea, nella medesima direzione; quando abbia raggiunto l'estremità della linea, una squadra nazionale prenderà la sua posizione successiva all'altra estremità della linea. A ciascun concorrente nello spareggio viene assegnata mediante sorteggio una posizione di partenza per ogni lancio di spareggio. Gli spettatori devono essere distanti almeno 25 metri dalla linea di partenza.
   Nelle gare di volo libero della categoria F1E stabilire una linea di partenza controvento con, alle estremità, due linee perpendicolari parallele lungo il pendio. I cronometristi devono rimanere dietro la linea di partenza, mentre i concorrenti possono lanciare i loro modelli da qualsiasi posizione sul pendio compresa fra le due linee parallele.
b) Provvedere un buon fondo per i modelli R.C., per facilitare decolli ed atterraggi.
c) Per le gare in volo vincolato circolare di velocità e team racing installare una rete metallica di almeno m 2,5 di altezza per assicurare la sicurezza degli spettatori. Il fondo della pista deve essere liscio, solido e privo di polvere e ghiaia. Il perimetro di tutte le piste deve essere chiaramente marcato con una linea bianca larga almeno 25 mm. Prima e durante i Campionati Mondiali si devono mettere a disposizione adeguate aree per i voli di prova.

2.3 CONTROLLO DELLE CARATTERISTICHE E NUMERO DEI MODELLI

2.3.1 Il numero dei modelli che possono essere punzonati è il seguente:

Cat.	F4B, F4C	1 modello
»	F2A, F2B, F3A, F3A/S, F3A/E, F3AX, F3C, F3C/S, F3C/E, F5B, F5F	2 modelli
»	F1G, F1H, F1J, F1K, F2C, F3D, F3B, F3F, F3I, F3J, F3J/E, F5D	3 modelli
»	F1A, F1B, F1C	4 modelli
»	F1E	5 modelli
»	F1D, F1M, F2D	illimitato (per la categoria F2D al massimo 2 modelli per ciascun combattimento)

2.3.2 Durante una gara ogni modello può essere usato da un solo concorrente.

2.3.3 I concorrenti possono fornirsi di eliche di ricambio, matasse elastiche, motori a pistoni, motori elettrici e turbine a gas.

2.3.4 Per le categorie F2, F3 (ad eccezione della F3A) e F4 tutti i motori a pistoni che potrebbero venire usati nel corso della gara devono essere contrassegnati con una sigla di identificazione chiaramente visibile, i cui particolari debbono essere registrati mentre si punzona il modello. I motori controllati e registrati non possono essere scambiati fra i concorrenti.

2.3.5 Ogni Aero Club Nazionale deve controllare ciascun modello iscritto ad una gara internazionale (secondo quanto previsto in 2.3.1.) e deve emettere per ciascuno di essi un certificato, con le sue caratteristiche, fornito dalla FAI. Etichette, pure fornite dalla FAI, o contrassegni della stessa forma, devono essere applicate a ciascun modello. Un esempio di come compilare il Certificato delle caratteristiche del modello e le etichette è riportato nelle pagine che seguono.

2.3.6 Su ciascun modello deve comparire il suo codice di identificazione (composto di lettere e/o numeri) che deve essere registrato sul suo certificato e deve comparire su tutte le parti del modello (ali, impennaggi, parte anteriore e posteriore - se distaccabile - della fusoliera), in modo che le varie parti dei diversi modelli di un concorrente possano essere identificate separatamente (eccetto per i modelli da sala e per i modelli riproduzione). Le lettere e/o i numeri devono essere alti almeno 10 mm e chiaramente visibili. I codici di identificazione dei modelli punzonati (vedi art. 2.3.1.) devono essere riportati sul cartellino dei punteggi.

2.3.7 I modelli da sala devono essere identificati con dei segni di un colore unico per ciascun concorrente di ogni squadra. Tali segni colorati devono essere fatti con inchiostro o altro materiale indelebile chimicamente. Tutti i modelli devono essere contrassegnati prima della gara.

2.3.8 I modelli non propriamente controllati dal loro Aero Club nazionale, con certificati ed etichette FAI, verranno punzonati dall'ente organizzatore al costo di 10 franchi svizzeri per modello.

2.3.9 Con esclusione dei modelli da sala e dei modelli riproduzione, tutti i modelli devono riportare la sigla nazionale del Comitato Olimpico Internazionale (per l'Italia = ITA) e per i modelli da volo libero il numero di licenza FAI o il numero nazionale di identificazione del concorrente, il tutto preferibilmente sulla superficie dorsale della semiala sinistra. Le lettere e le cifre devono essere alte almeno 25 mm. Si veda l'Allegato B2 nella Sezione 4b e l'esempio nelle pagine che seguono.

Class of Model / Classe du Modèle: F.2C

Model identification code / Code d'idéntification du modèle: 5

FAI Licence Number / Numéro de Licence FAI: 213564

Competitor's Family Name / Nom du concurrent: SPEEDY

First Name / Prénom: JOHN

National Identity Number / Numéro d'immatriculation nationale: AUS -56

I certify that this model fulfils all requirements as specified in tha FAI Sporting Code Section 4 and 4a, and has been checked in accordance with the characteristics detailed below.

Stamp of NAC / Cachet de l'O.N.C.S.A

Je certifie que ce modèle remplit toutes les condition spécifiées dans le Code Sportif de la FAI, Section 4 et 4a, et qu'il a été controlé pour conformité avec les caractéristiques détailles ci-dessous

(Signed/signé Peter Harris Date 20thApril 1995

THIS SECTION TO BE COMPLETED BY THE NATIONAL AIR SPORT CONTROL
PARTIE A REMPLIR PAR L'ORGANISME NATIONAL DE CONTRÔLE DES SPORTS AÉRIENS

All Classes (except F.1.D. Indoor Models) - Toutes classes (sauf F.1.D. modèles d'intérieur)

Wing Area - Surface alaire ..... 12.12 ..... dm2
Tailplane Area - Surface de stabilisateur dm2
Total Surface Area - Surface portante total ..... 12.12 ..... dm2

Special requirements - Spécifications particuliéres
.....

(Class F.2.C. Team Racing) (Classe F.2.C. team racing)
Fuselage Height - Hauteur du fuselage..... 52 102 ..... mm
Fuselage Width - Largeur du fuselage..... mm
Fuselage Cross Section - Maitre-couple du fuselage

41.5 cm2
Fuel Capacity - Capacité du réservoir ..... 6.0 .....
Wheel Diameter - Diamètre des roues ..... 27 .....
*Weight Limits** - Limites de poids
Minimum – Minimale ..... g
Maximum - Maximale .....700..... g

(Class F.1.F., F.3.C. Helicopters) (Hélicoptères)
Sweep Area of Rotor(s) Surface balayéè du (des) rotor(s) dm2

(Classes F.1.C., F.1.F., F.2.A., F.2.B., F.2.C., F.2.D., F.3.A., F.3.C., F.3.D., F.4.A., F.4.B., F.4.C.)
Swept Volume of the Piston Motor(s)
Cylindrée totale du (des) moteur(s) ..... 2.40 ..... cm3

2 stroke	4-stroke

(Class F.3.D. Pylon Racing) (Classe F.3.D. course au pylône)
Fuselage Height – Hauteur du fuselage ..... mm
Fuselage Width - Largeur du fuselage ..... mm
Wingspan - Envergure ..... mm
Wing Root thickness – Epaisseur de l'aile à l'emplanture ..... mm
Wheel Diameter - Diamètre des roues ..... mm

(Class F.1.D. Indoor Models) (Classe F.1.D. modèles d'intérieur)
Wingspan - Envergure ..... mm
Weight – Poids ..... g
(F.1.G. Models with extensible motors) (Coupe d'Hiver)
Fuselage Cross Section - Maitre-couple du fuselage..... cm2
cm3
mm *(Class F.2.A. Speed Models)* (Modèles de vitesse)
Minimum Surface Area for Swept Volume of Motor Minimum -
Surface portante minimale par unité de cylindrée dm2

(Class F.3.E. Electric Powered Motor Gliders)
(Plameurs à moteur èléctrique)
Weight of power source - Poids de la source d'énergie .....g

Weight of Jet reactor
Poids du réacteur..... g

Refer to specified characteristics. Weight limits are defined according to Class of Model either by specific minimum / maximum weight or by minimum / maximum loading of Surface Area, or in the case of F.1.C., by minimum power loading. In classes F.1.D., F.1.F., F.3.A, F.3.C., and F.3.D. there is no maximum loading.
Se référer aux caractéristiques définies. Les limites de poids sont définies suivant la classe du modèle soit par des limites minimale et maximale de charge à la surface totale, ou dans le cas de F.1.C. par une charge minimale par unité de puissance. Dans le cas des classes F.1.D., F.1.F., F.3.A, F.3.C., et F.3.D., aucune charge maximale n'est imposée.

Example of filled out Model Specification Certificate.

PHYSICAL CHECKS TO BE COMPLETED BY N.A.C. ORGANISING THE CHAMPIONSHIP
VERIFICATIONS A EFFECTUER PAR L'O.N.C.S.A. ORGANISATEUR DE LA COMPETITION

External Identifications
Marques d'identification
Olympic. Identity Marks
Immatriculation C.O.I. ✓

FAI Sticker affixed
Etiquette FAI posée ✓

Identification Code affixed (on main parts)
Code d'identification (apposé sur les parties principales) ✓

Motor(s) marked
Moteur(s) identifié(s) ✓

Special requirements-Impératifs particuliers
(F.2.C., F.3.D.)
Cowling of Motor approved
Capotage du moteur approuvé ✓

(F.2.B., F.3.A., F.3.D.)
Silencer fitted
Silencieux installé

Mearusements - Mesures
(F.1.B., F.1.G.)
Rubber weighed
Moteur élastique pesé g.

(F.2.C.) Fuel Capacity
Capacité du réservoir 6.05 cm³

Flying weight with rubber motor or fuel
Poids in ordre de vol avec moteur élastique ou carburant g.

(F.3.E.) Weight of Power Source
Poids de la source d'énergie g

CHECKED BY - VERIFIE' PAR
(Signed/signé) .....I. Measure.....
(Signed/signé) .....B. Verify.....
Date .....29/07/1995.....

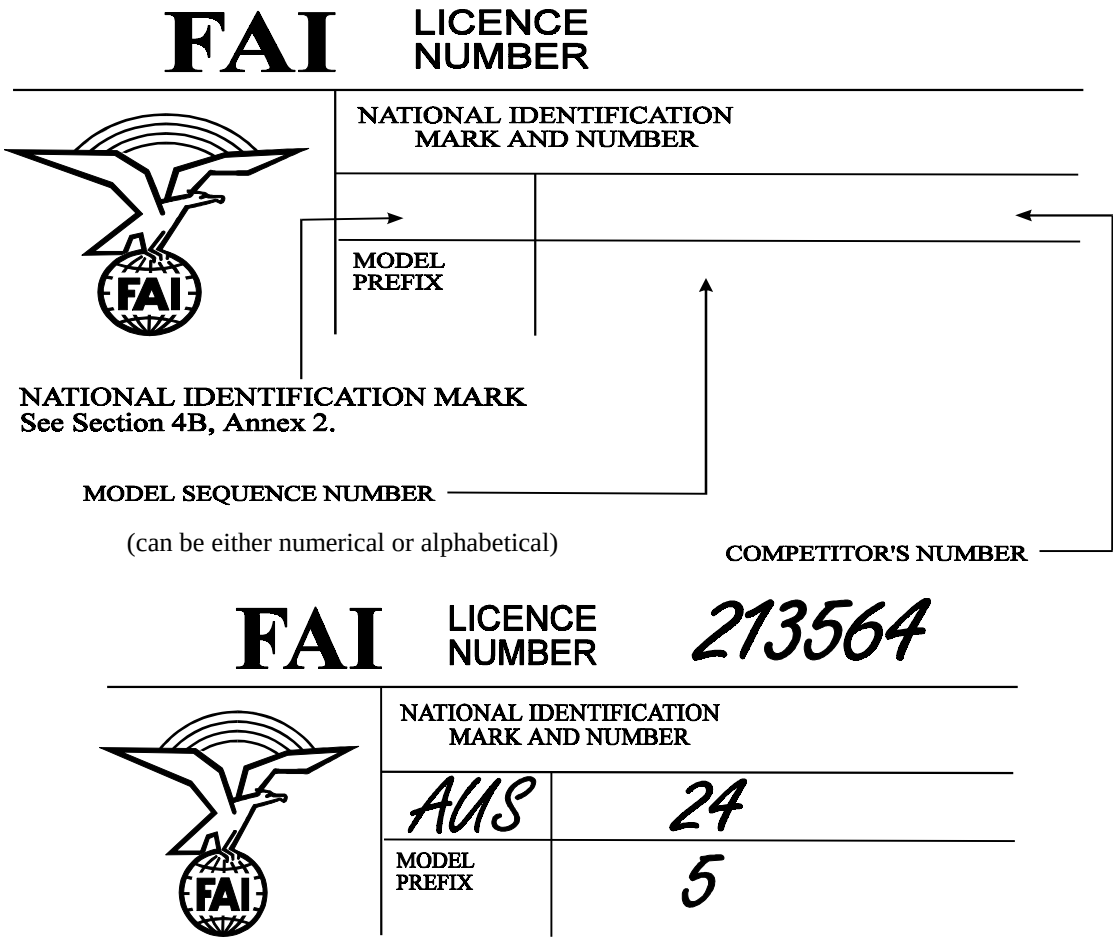
Stamp of N.A.C. responsible to F.A.I.
Cachet de l'O.N.C.S.A.responsible

SUI NED

min. 25 mm.

(Switzerland) (The Netherlands)

EXAMPLE OF NATIONAL IDENTIFICATION MARKS
Ref. Section 4B, Annex 2 and Section 4c, para 2.3.9.
This mark should appear on the model at least once,
and must be at least 25 mm high.



EXAMPLE

Note: Only ONE sticker per model required.The sequence number (model prefix) should appear on each detachable main part of the model.

FAI MODEL STICKER (FACSIMILE CONTRASSEGNI DI IDENTIFICAZIONE)
Ref. Section 4c, para 2.3.1

Capitolo secondo

Norme generali per le gare nazionali (R.S.N.)

2.11 GENERALITA'

2.11.1 Classificazione delle gare

A norma del R.S.N. sez. Generale (art. 3.2.1. N) le gare di aeromodelli riconosciute dall'Ae.C.I. si suddividono in:

a) Internazionali;
b) Nazionali (valevoli per i Campionati italiani);
c) Interregionali (aperte a tutti);
d) Regionali (a partecipazione limitata);
e) Locali (a partecipazione limitata).

2.11.2 Calendario Sportivo Nazionale

Almeno le gare delle categorie internazionali e nazionali devono essere inserite nel Calendario Sportivo Nazionale. Esse possono essere organizzate dall'Ae.C.I., dagli Aero Club locali e dai Gruppi aeromodellistici riconosciuti, su delega degli Aero Club locali.

Le domande per l'iscrizione a Calendario devono essere trasmesse all'Ae.C.I. entro il 15 settembre, in ogni caso tramite gli Aero Club locali, usando un modulo conforme all'appendice a), e devono contenere i seguenti elementi:

- ente organizzatore;
- data richiesta ed eventuale data di riserva;
- denominazione e carattere (2.11.1) della manifestazione;
- località di svolgimento;
- classi e categorie di aeromodelli ammessi, indicate secondo le sigle ufficiali riportate al paragrafo 1.3;
- eventuale richiesta di validità ai fini dell'attribuzione dei titoli di Campione italiano;
- assicurazione della piena osservanza del R.S.N. (o del C.S. nel caso di manifestazioni a carattere internazionale).

Le domande vengono vagliate dalla Commissione per l'Aeromodellismo e dalla Commissione Sportiva Centrale, che può disporre spostamenti di data, per evitare la sovrapposizione di più manifestazioni, dopo avere interpellato gli enti organizzatori, per essere poi sottoposte alla definitiva approvazione dell'Assemblea dell'Ae.C.I. Eventuali spostamenti di data, rispetto a quella iscritta in calendario, devono essere richiesti con almeno 45 giorni di anticipo e saranno accettati solo se giustificati. La Commissione Sportiva Centrale può prendere dei provvedimenti a carico degli enti organizzatori che effettuino delle variazioni non autorizzate agli elementi iscritti a Calendario.

2.11.3 Regolamento

Il regolamento delle manifestazioni iscritte a Calendario nazionale deve essere conforme a tutte le norme contenute nel presente R.S.N., salvo casi particolari debitamente autorizzati dalla CSC. Esso deve contenere almeno i seguenti dati:

a) ente organizzatore, con indirizzo;
b) denominazione della gara e sua categoria (nazionale, interregionale, ecc.);
c) categorie di modelli ammessi;
d) validità per titoli o selezioni;
e) località di svolgimento e data;
f) nominativo del responsabile dell'organizzazione e del Direttore di gara;
g) eventuali limitazioni di partecipazione, documenti necessari;
h) quote di iscrizione, loro termine e modalità;
i) criteri per la compilazione delle classifiche individuali ed eventualmente a squadre (non in contrasto col R.S.N.);

j) norme per eventuali reclami (non in contrasto con l'art. 2.11.9);
k) monte premi minimo;
l) norme logistiche;
m) programma di gara;
n) eventuali norme tecniche e sportive particolari;
o) dichiarazione di conformità al presente R.S.N. e rinvio ad esso per tutto quanto non contemplato nel regolamento della gara;
p) dichiarazione che l'assegnazione dei premi è a titolo provvisorio, fino all'avvenuta omologazione della gara da parte della CSC;
q) norme per la punzonatura dei modelli.

2.11.4 Organizzazione delle manifestazioni sportive

Le gare iscritte a Calendario nazionale devono essere dirette da una Commissione Sportiva Operante composta da un Direttore di gara e da almeno due membri, in possesso della tessera di Commissario Sportivo. Per le gare nazionali della Commissione Sportiva può far parte, in veste di Presidente o di componente, un membro della Commissione nazionale per l'aeromodellismo, ovvero il rappresentante di settore per la o le categorie interessate. Si raccomanda inoltre che i membri della Commissione Sportiva non appartengano tutti allo stesso Aero Club.
La Commissione Sportiva di gara è competente e tenuta a risolvere qualsiasi controversia relativa all'applicazione del presente Regolamento ed a prendere una decisione per i casi da esso non espressamente contemplati. L'ente organizzatore deve assicurare l'applicazione dei paragrafi B.7, B.8, B10 e B 11.

2.11.5 Commissari Sportivi

I Commissari Sportivi nelle gare di aeromodelli possono appartenere alle seguenti categorie:
a) Commissari Sportivi generali (per tutte le categorie);
b) Commissari Sportivi di specialità (per l'aeromodellismo);
c) Commissari Sportivi supplenti.
I Commissari Sportivi delle categorie a) e b) sono nominati dalla CSC su proposta degli Aero Club locali. Essi sono muniti di apposita tessera rilasciata dalla CSC, valida per tutto l'anno solare in cui viene rilasciata e che viene automaticamente rinnovata, su richiesta, salvo che non sia intervenuta decisione di revoca da parte della CSC, di autorità o su proposta degli Aero Club locali. I Commissari Sportivi supplenti possono essere nominati dagli Aero Club locali, per esigenze di una particolare manifestazione e con validità limitata alla durata di essa. I loro nominativi devono essere comunicati a tutti i concorrenti.
I concorrenti partecipanti ad una gara non possono svolgere funzioni di Commissari Sportivi o far parte della direzione di gara. Peraltro la Direzione di gara, in caso di necessità od opportunità, può nominare Commissari Sportivi supplenti o Giudici supplenti anche concorrenti partecipanti che siano consenzienti, a condizione che ciò non influisca sul regolare svolgimento della gara e che vi sia un'accettazione scritta e controfirmata da tutti i concorrenti partecipanti alla gara. Per quanto concerne i giudici, tale facoltà può essere esercitata limitatamente alle categorie per le quali sia espressamente prevista e siano stabilite le norme da seguire nei rispettivi regolamenti.

2.11.6 Norme di sicurezza

L'ente organizzatore deve, sotto la propria responsabilità, curare l'applicazione di tutte le norme di sicurezza di carattere generale ed in particolare di quelle previste dal paragrafo B.15 e dall'articolo 2.2.2.c (la rete metallica di protezione per le gare di volo circolare deve essere alta almeno 3 metri)., nonché da eventuali altre norme specifiche diramate in materia dall'Aero Club d'Italia.

2.11.7 Punzonatura e controlli

Gli organizzatori di gare iscritte a Calendario nazionale sono tenuti a punzonare tutte le parti staccabili dei modelli (titolari ed eventuali riserve) in modo chiaramente visibile ed indelebile (timbri, decalcomanie, ecc.), con esclusione dei modelli riproduzione. Per i modelli da sala si applica quanto prescritto dall'art. 2.3.7.
Qualora all'atto della punzonatura non sia possibile, per mancanza di tempo, effettuare il riscontro di tutti i modelli alle norme tecniche stabilite dai regolamenti particolari, tale riscontro deve essere fatto mediante controlli volanti da effettuare sul campo di gara, in base ad estrazione a sorte fra i nominativi di tutti i concorrenti, nella misura minima del 20% dei modelli iscritti. Deve essere assicurata l'applicazione dell'art. B.7.3, mentre non è obbligatoria l'applicazione dell'art. B.13.5.

2.11.8 Esclusione dalla manifestazione - Penalità

I concorrenti i cui modelli durante la gara vengano riscontrati non rispondenti alle prescrizioni del presente Regolamento, o che utilizzino delle parti non verificate alla punzonatura; i concorrenti che volontariamente danneggino modelli altrui, intralcino il regolare svolgimento della gara, o compiano atti di indisciplina, verranno immediatamente esclusi dalla manifestazione, e la Commissione Sportiva di gara provvederà ad inviare, con procedura d'urgenza, alla CSC una dettagliata descrizione del fatto, con il parere in merito alla penalità che la CSC è chiamata a prendere. La CSC potrà poi decidere il ritiro della Licenza Sportiva FAI, per un periodo da stabilire.

2.11.9 Reclami

Eventuali reclami devono essere presentati per iscritto alla Commissione Sportiva di gara e devono essere accompagnati da una tassa di L 20.000, che sarà restituita solamente se il reclamo sarà ritenuto valido.

Tempo limite per i reclami:

a) I reclami riguardanti il periodo precedente la manifestazione, contro la validità di un'iscrizione, idoneità dei concorrenti, regolamento e campo di gara, punzonatura, giudici o commissari sportivi, ecc. devono essere fatti prima dell'inizio della gara.
b) I reclami riguardanti il periodo di svolgimento della manifestazione, contro una decisione dei giudici o commissari sportivi, oppure un errore o irregolarità commessi da un altro concorrente, devono essere presentati al più presto, e comunque non oltre mezz'ora dalla chiusura della manifestazione.
c) I reclami riguardanti il periodo susseguente alla comunicazione delle classifiche devono essere inviati, entro quindici giorni dalla fine della manifestazione, direttamente alla CSC.

Ogni reclamo di cui ai precedenti punti a) e b) deve essere esaminato dalla Commissione Sportiva di gara, che deve prendere una decisione, che deve essere comunicata al reclamante, rimborsandogli la tassa in caso di accettazione del reclamo. La Commissione Sportiva di gara deve immediatamente attuare i provvedimenti derivanti dall'accettazione di un reclamo, informandone i concorrenti. In caso di reclami concernenti caratteristiche tecniche dei modelli, la Commissione Sportiva di gara, in previsione di un eventuale ricorso alla CSC, può, se lo ritiene opportuno, trattenere il modello o la parte di esso in questione.

2.11.10 Appelli

Contro le decisioni della Commissione Sportiva di gara può essere presentato appello, per iscritto, alla CSC entro quindici giorni dalla fine della manifestazione.

Non saranno presi in considerazione reclami ed appelli che non siano firmati dal concorrente interessato, anche se trasmessi dall'Aero Club locale di appartenenza. Nelle manifestazioni sportive internazionali per le quali sia stata costituita una Giuria Internazionale, ad essa spetta l'esame di ogni reclamo, secondo le norme dei paragrafi 5.4 e 5.5 del C.S. Sez. Generale.

2.11.11 Omologazione delle manifestazioni

Tutte le manifestazioni sportive iscritte a Calendario Nazionale devono essere omologate dalla CSC. Pertanto le classifiche emanate dalla Commissione Sportiva di gara si intendono provvisorie, ed i premi di qualsiasi natura vengono assegnati a titolo provvisorio. I concorrenti sono tenuti ad osservare le eventuali modifiche conseguenti all'omologazione ed a restituire i premi ricevuti cui non avessero diritto.

2.11.12 Dossier di omologazione

Entro quindici giorni dalla conclusione delle manifestazioni sportive iscritte nel Calendario nazionale, l'ente organizzatore deve trasmettere alla CSC il dossier di omologazione comprendente:

a) Regolamento, con eventuali altre comunicazioni ufficiali distribuite ai concorrenti.
b) Classifiche complete, con i risultati dei vari lanci (precisanti nome, cognome ed Aero Club e/o gruppo di appartenenza di tutti i concorrenti), sottoscritte dal Direttore di gara e da almeno due Commissari Sportivi.
c) Dichiarazione che la manifestazione ha avuto regolare svolgimento sportivo ed organizzativo e che tutti i premi indicati nel regolamento sono stati effettivamente distribuiti. Tale dichiarazione deve essere sottoscritta dal Presidente dell'ente organizzatore (o dal responsabile dell'organizzazione) e dal Direttore di gara (vedasi facsimile in appendice b).
d) Copia degli eventuali reclami presentati e delle decisioni prese dalla Commissione Sportiva di gara.

e) Nelle manifestazioni in cui sia stata presente una giuria nazionale, dichiarazione della sua presenza, sottoscritta da tutti i giudici e controfirmata dal Presidente dell'ente organizzatore (o dal responsabile dell'organizzazione) e dal Direttore di gara.

Gli eventuali contributi alle gare, nelle misure approvate dall'Ae.C.I., verranno assegnati solo ad omologazione avvenuta.

Detti contributi non verranno assegnati in caso di ingiustificato ritardo nella trasmissione del dossier di omologazione o di sua non rispondenza ai requisiti sopra descritti (farà fede la data del timbro postale).

2.11.13 **Sanzioni disciplinari**

La CSC può interdire agli enti organizzatori di gare ed ai Commissari Sportivi che abbiano dimostrato incapacità, inosservanza ed inadempienza del R.S.N., la possibilità di organizzare manifestazioni iscritte a Calendario nazionale o di far parte di Commissioni Sportive di gara, previa revoca della qualifica di Commissario Sportivo. La durata del provvedimento viene stabilita volta per volta dalla stessa CSC.

2.11.14 **Interruzione delle gare**

E' applicabile il paragrafo B.11, con la precisazione che l'interruzione delle gare e la riduzione del numero dei lanci possono essere decise dalla Commissione sportiva di gara anche a seguito di altre particolari esigenze organizzative, che non consentono di seguire il programma originario.

2.12 PARTECIPAZIONE ALLE GARE

2.12.1 **Generalità**

La partecipazione alle gare iscritte a Calendario nazionale è aperta a tutti gli aeromodellisti in possesso dei documenti prescritti. Nelle gare regionali e locali possono, a giudizio dell'ente organizzatore, essere imposti dei limiti di età per la partecipazione nelle classi Sport ed Esordienti.

Per le gare di modelli radiocomandati i concorrenti devono essere in possesso di licenza di radiocomando valida per l'anno in corso.

I Campionati italiani vengono disputati solo per le categorie indicate al successivo art. 2.13.1.

2.12.2 **Licenza Sportiva FAI**

Per partecipare alle gare iscritte a Calendario nazionale gli aeromodellisti devono essere muniti della Licenza Sportiva FAI, che viene rilasciata dalla CSC a chiunque sia socio di un Aero Club locale e titolare dell'Attestato di aeromodellista, con eventuali abilitazioni di pilotaggio VVC o RC, contro pagamento della tassa stabilita.

La richiesta della Licenza Sportiva deve essere inviata all'Ae.C.I. tramite l'Aero Club locale di appartenenza, almeno quindici giorni prima della data della gara cui si intende partecipare.

La Licenza Sportiva è valida per un anno solare e può essere rinnovata, inviando la vecchia Licenza, corredata della relativa tassa, con la stessa procedura indicata per il primo rilascio.

2.12.3 **Manifestazioni a carattere propagandistico e didattico**

E' consentito organizzare gare a carattere locale, con funzione propagandistica e didattica, non iscritte a Calendario sportivo nazionale, cui possono partecipare anche gli aeromodellisti non in possesso di Licenza Sportiva. In tali gare possono essere, a discrezione dell'ente organizzatore, imposti dei limiti di età ed adottate formule semplificate. Tali gare possono, ad esempio, essere organizzate a completamento di un corso di aeromodellismo.

2.12.4 **Partecipazione**

Alle manifestazioni sportive possono partecipare solo aeromodellisti singoli. Non è ammessa la partecipazione a titolo collettivo per le classifiche individuali, tranne nel Team Racing.

2.12.5 **Partecipazione per procura**

Si applica l'art. B.3.3.

2.12.6 **Numero di aeromodelli**

Sono applicabili gli artt. 2.3.1, 2.3.2 e 2.3.3 (senza obbligo da parte dell'ente organizzatore di procedere alla punzonatura dei motori) e B.13.1, B.13.2 e B.13.3.

2.12.7 **Partecipazione in più categorie**

E' ammessa la partecipazione, con modelli diversi, in tutte le categorie della stessa classe, sia nelle gare di volo libero che in quelle delle altre specialità, con l'osservanza di quanto più avanti stabilito per le categorie F3A e F3A/S.

2.12.8 **Cifre di identificazione**

Tutti i modelli partecipanti alle gare devono riportare sull'ala il numero di Licenza FAI del concorrente, con cifre alte almeno 25 mm. Da questo obbligo sono esenti i modelli da sala ed i modelli riproduzione (vedi artt. 2.3.6, 2.3.7 e 2.3.9).

2.12.9 **Prove modelli e motori**

Ogni prova di modelli e motori durante lo svolgimento delle gare deve essere preventivamente autorizzata dalla Commissione Sportiva di gara. Ogni infrazione a tale regola comporta l'esclusione del concorrente dalla gara.

2.13 CAMPIONATI ITALIANI

2.13.1 **Titoli di Campione Italiano**

Sono riconosciuti i seguenti titoli di Campione Italiano:

Volo libero	- Veleggiatori F1A
	- Elastico F1B
	- Motomodelli F1C
	- Modelli da sala F1D
	- Modelli da sala F1M
	- Veleggiatori da pendio F1E (individuale ed a squadre)
	- Veleggiatori Sport F1H
	- Elastico Sport F1G
	- Motomodelli Sport F1J
	- Modelli con motore a CO2 F1K
Volo vincolato circolare	- Velocità I serie F2A
	- Acrobazia F2B
	- Team Racing F2C
	- Combat F2D
Volo radiocomandato	- Acrobatici F3A
	- Acrobatici Sport F3A/S
	- Acrobatici maxi F3A/X
	- Veleggiatori per prove multiple F3B (sospeso)
	- Veleggiatori da durata F3J
	- Elicotteri F3C
	- Elicotteri Sport F3C/S
	- Pylon racers F3D
	- Motoveleggiatori con motore elettrico F5B
	- Motoveleggiatori con motore elettrico F5F
	- Pylon racers con motore elettrico F5D
	- Riproduzioni F4C

I titoli non vengono assegnati se non risultano classificati, per ciascuna categoria, almeno cinque concorrenti (o tre squadre nel caso di titolo a squadre).
Nel caso di mancata assegnazione del titolo per più di un anno, ai sensi del comma precedente, i titoli possono essere sospesi fino a nuovo avviso.
Nei campionati in prove multiple non si considerano classificati i concorrenti che non abbiano partecipato almeno ad un numero di gare pari a quello preso in considerazione per stabilire la classifica finale.

2.13.2 **Gare valevoli per il Campionato italiano (nazionali)**

Tutti i titoli vengono assegnati in base ai risultati di una o più gare, prescelte tra quelle iscritte nel Calendario Nazionale, le quali devono obbligatoriamente osservare tutte le norme contenute nel presente R.S.N. Gli organizzatori delle gare nazionali devono far svolgere le gare stesse cercando di ottenere la massima uniformità. In particolare non è consentita, salvo cause di forza maggiore, la riduzione dei lanci.

Qualora, nei casi di Campionati svoltisi in prove multiple, le classifiche finali, redatte sulla base dei risultati del numero di gare e con i criteri stabiliti per ogni anno, diano luogo a casi di ex-aequo, si tiene conto del miglior risultato conseguito dai concorrenti, oltre quelli già considerati agli effetti delle classifiche finali stesse, e cioè quello della migliore fra le gare non considerate.

Qualora anche con l'applicazione del criterio di cui sopra permanessero casi di ex-aequo, si terrà conto della miglior prestazione individuale ottenuta in una delle gare valide (per il team racing nelle eliminatorie). Per la categoria F3A si terrà conto della somma dei punteggi dei lanci non normalizzati in millesimi delle due gare migliori.

2.13.3 **Partecipazione di concorrenti stranieri alle gare nazionali**

Nelle gare nazionali valevoli per il Campionato Italiano è ammessa la partecipazione su invito di concorrenti stranieri, muniti di licenza FAI emessa dall'Aero Club nazionale od organismo equivalente, ai sensi degli artt. 3.1.4 del C.S. FAI e 3.2.1.N del R.S.N. – Sezione Generale, con esclusione delle seguenti categorie: F2C, F2D, F3B, F3J, nelle quali la presenza di concorrenti non aventi titolo ad entrare nella classifica finale del C.I., potrebbe falsare i risultati sportivi della gara.

Quando, in una gara di Campionato Italiano, si verifica la partecipazione di uno o più concorrenti stranieri, dovranno essere effettuate due distinte classifiche:

- una classifica comprendente tutti i partecipanti, che sarà utilizzata per l'assegnazione dei premi della manifestazione;
- una seconda classifica, destinata ad essere utilizzata per definire la successiva classifica del Campionato Italiano, dalla quale siano stati scorporati i concorrenti stranieri.

A questi criteri si può fare eccezione per gli aeromodellisti appartenenti ad Aero Club nazionali, od organismi equivalenti, con i quali esista una convenzione che consente la partecipazione dei loro rappresentanti alle gare nazionali organizzate dall'Ae.C.I., con diritto ad entrare nella classifica dei Campionati Italiani.

2.13.4 **Classifiche del Campionato italiano**

I Campionati italiani elencati all'art. 2.13.1 possono svolgersi in prova unica o in prove multiple, secondo i criteri proposti anno per anno dalla Commissione per l'aeromodellismo. Nel secondo caso detta Commissione propone anche il numero delle gare valide e di quelle da considerare agli effetti delle classifiche finali dei Campionati, nonché i criteri per la compilazione di tali classifiche. Per i Campionati italiani in prova unica la classifica del Campionato coincide con quella della gara.

2.13.5 **Premi per i Campionati italiani**

Ai concorrenti Campioni Italiani vengono assegnati premi a carattere simbolico (coppe, medaglie, diplomi, ecc.). Sono esclusi i premi in denaro.

2.13.5 **Quote di iscrizione alle gare valevoli come prove di C.I.**

Nelle gare prescelte come prove di Campionato Italiano le quote di iscrizione vengono stabilite dall'ente organizzatore entro il limite massimo di L. 100.000, con il limite di L. 20.000 per i concorrenti di età inferiore a 18 anni.

Appendice A

FAC-SIMILE PER DOMANDA DI ISCRIZIONE A CALENDARIO SPORTIVO DI GARE AEROMODELLISTICHE

Spett. Aero Club d'Italia
Commissione Sportiva Centrale
Via Cesare Beccaria, 35
00196 ROMA

Si richiede l'iscrizione nel Calendario sportivo nazionale/ internazionale delle seguenti gare aeromodellistiche organizzate da questo Aero Club (o dal Gruppo .....per delega di questo Aero Club):

1) Denominazione della gara .....

Località di svolgimento .....

Classe della gara .....
(per le gare nazionali secondo la classificazione prevista dall'art. 2.11.1; per le gare internazionali come da art. B.2)

Categorie ammesse (elencare le sigle ufficiali indicate all'art. 1.3)

Eventuale validità per Campionato Italiano in prova unica o multipla .....

Data richiesta ..... Data di riserva .....

Nome, indirizzo, recapito telefonico ed eventuale indirizzo di posta elettronica del referente.

2) ..... (indicare gli stessi dati)

3) ..... (idem)

Per tutte le gare sopraelencate si assicura la piena osservanza del Regolamento Sportivo Nazionale (o del Codice Sportivo FAI nel caso di gare internazionali)

Il Rappresentante per l'aeromodellismo Il Presidente dell'Aero Club

N.B. Le domande devono essere inviate all'Ae.C.I. entro il 15 settembre (vedi 2.11.2).

Appendice B

FAC-SIMILE PER DOMANDA DI OMOLOGAZIONE DI UNA GARA

(da inviare entro 15 giorni dalla data di svolgimento - vedi 2.11.12)

Spett. Aero Club d'Italia
Commissione Sportiva Centrale
Via Cesare Beccaria, 35
00196 ROMA

Si richiede l'omologazione della sottodescritta gara, iscritta nel Calendario Sportivo Nazionale:

Denominazione della gara .....

Località di svolgimento .....

Data di svolgimento .....

Classe della gara (art. 2.11.1 o B.2) .....

Categorie ammesse (indicare le sigle ufficiali come da art. 1.3).....

Si dichiara che la gara ha avuto regolare svolgimento sportivo e organizzativo, che tutti i premi indicati nel regolamento sono stati effettivamente distribuiti e che non sono stati presentati reclami (oppure che sono stati presentati i reclami che si allegano in copia, sui quali la Commissione Sportiva di gara ha preso le seguenti decisioni):
.....

Si allegano:

- copia del regolamento della gara (e di altre eventuali comunicazioni ufficiali distribuite ai concorrenti);
- classifiche complete della gara, con i nomi, cognomi e Aero Club o gruppo di appartenenza di tutti i concorrenti e con i risultati di tutti i lanci ufficiali, sottoscritte dal Direttore di gara e da due Commissari Sportivi.
- nelle manifestazioni in cui sia stata presente una giuria nazionale convocata dall'AeCI, dichiarazione della sua presenza, sottoscritta da tutti i giudici e controfirmata dal Presidente dell'Ente organizzatore (o dal responsabile dell'organizzazione) e dal Direttore di gara (vedi art. 2.11.12, comma e).

Il Rappresentante per l'aeromodellismo Il Presidente dell'Aero Club

Supplemento

NORME DI SICUREZZA PER IL VOLO DEGLI AEROMODELLI

INTRODUZIONE

L'aeromodellismo non è uno sport pericoloso, ma come per qualsiasi altra attività sportiva, possono sorgere dei rischi, se non sono applicate le normali regole del buon senso.
Anche se, per gli aeromodelli, non è ottenibile, per la loro stessa natura, una totale prevenzione degli incidenti di volo, è tuttavia possibile, seguendo le norme di sicurezza appresso riportate, ridurre al minimo il numero di tali incidenti, e soprattutto far sì che, quando dovessero verificarsi, non abbiano a comportare danni a persone e/o cose per negligenza, imprudenza e per qualsiasi altro motivo, che non sia puramente accidentale.
Pertanto, in considerazione dell'aumento degli appassionati che seguono l'attività aeromodellistica, è necessario divulgare ed applicare delle regole per praticare con maggiore sicurezza il volo degli aeromodelli.
Le norme appresso riportate devono essere seguite da tutti gli aeromodellisti e/o organizzatori di manifestazioni sportive.
Presso certe aree di volo, situazioni particolari possono richiedere ulteriori precauzioni come: limitazione del numero di spettatori, del numero di modelli in volo, ecc., precauzioni che devono essere imposte e fatte applicare dagli eventuali responsabili (es. rappresentante di specialità nell'Aero Club locale o Presidente del gruppo) ed osservate dai praticanti. Infatti le norme che seguono, pur coprendo una casistica più possibile ampia, debbono essere considerate solo come esemplificative, e non escludono l'obbligo degli aeromodellisti - praticanti ed organizzatori - di adottare ulteriori fattori di sicurezza che, caso per caso, si rivelino necessari e/o opportuni. E' infatti bene ricordare che l'atteggiamento individuale nei confronti della sicurezza può influenzare l'intera opinione che spettatori ed autorità possono avere sui modelli volanti e sull'aeromodellismo.
L'osservanza delle norme di sicurezza da parte di tutti gli aeromodellisti riveste pertanto la massima importanza, in quanto ogni incidente provocato da negligenza o imprudenza costituisce un ostacolo al progresso dell'aeromodellismo.
Le norme di sicurezza non devono quindi essere considerate come un intralcio alla pratica dell'aeromodellismo, ma semplicemente come direttive la cui osservanza dimostra che gli aeromodellisti sono persone saggie e responsabili.
Deve pertanto essere evitato ogni esibizionismo pericoloso nel volo dei modelli e nel loro pilotaggio. Anche il pilota più abile ed affiatato con il suo aeromodello può incorrere in incidenti per caso fortuito o per comportamento imprudente di un'altra persona.
E' anche opportuno collaudare nuovi modelli, nonché ogni loro modifica sostanziale, in luoghi ed ore tali da assicurare la minima presenza di spettatori. Altro punto importante su cui si richiama l'attenzione è la necessità di un'adeguata copertura assicurativa, specie per quanto concerne la responsabilità civile verso terzi, la cui esistenza può anche influire sull'accertamento di eventuali responsabilità penali. Gli aeromodellisti iscritti agli Aero Club e titolari della Licenza Sportiva FAI in corso di validità, godono già di un'adeguata copertura tramite polizza collettiva stipulata dall'Aero Club d'Italia o devono essere coperti da altra polizza che assicuri un'uguale copertura. Anche coloro che, non iscritti agli Aero Club, esercitano l'attività devono avvertire la necessità di stipulare, individualmente o collettivamente, una valida polizza assicurativa.

CLASSIFICAZIONE DELLE NORME DI SICUREZZA

Le norme di sicurezza possono essere classificate da due diversi punti di vista. Sotto un primo aspetto si hanno infatti:

A) **Norme di comportamento**, che devono essere osservate da tutti coloro che fanno volare un aeromodello.
B) **Norme organizzative**, che devono essere osservate dagli organizzatori di gare, raduni ed altri tipi di manifestazioni aperte al pubblico.

Il secondo aspetto si riferisce invece al tipo di aeromodello che viene fatto volare, per cui si avranno:

1) **Norme di sicurezza per aeromodelli in volo libero.**
2) **Norme di sicurezza per aeromodelli in volo vincolato circolare.**
3) **Norme di sicurezza per aeromodelli radiocomandati.**

Qui di seguito si riportano le norme principali da osservare in ciascuno dei casi sopraelencati. Queste norme devono, a cura degli Aero Club federati e dei Gruppi aeromodellistici, essere portate a conoscenza di tutti gli aeromodellisti, possibilmente anche di coloro che non sono associati, avvalendosi delle ditte specializzate come canale di diffusione.
E' comunque auspicabile che, sulla base delle norme che seguono, ogni organismo interessato emani una regolamentazione integrativa, suscettibile dei necessari aggiornamenti, adatta alle particolari aree e condizioni in cui vengono fatti volare gli aeromodelli (aeroporti, piste per aeromodelli, ostacoli esistenti nelle vicinanze, numero dei praticanti, tipo di attività, ecc.) tenendo conto, fra l'altro, dei seguenti fattori:

a) eventuali disposizioni e/o restrizioni da parte delle autorità locali e/o dei proprietari delle aree occupate o circostanti (ad esempio su limiti di orario per i voli, su divieto di sorvolo di alcune zone, ecc.);
b) disposizione delle aree di accesso e di sosta del pubblico rispetto alle zone di decollo e di atterraggio;
c) segnaletica esistente o da installare;
d) persone che possono coordinare l¹attività aeromodellistica sotto l¹aspetto della sicurezza (controllo delle frequenze, regolazione dell¹afflusso del pubblico, rispetto delle distanze di sicurezza, ecc.);
e) altri fattori.

A. NORME DI COMPORTAMENTO

A.0 Tutti gli aeromodelli

a) devono essere costruiti ad un livello tale da offrire garanzie di sicurezza in normali condizioni, soprattutto per quanto concerne le superfici di comando ed il loro fissaggio (cerniere, squadrette, rinvii, ecc.);
b) devono essere controllati dal proprietario in ogni parte prima di ciascun lancio e dopo qualsiasi atterraggio particolarmente pesante, con particolare riguardo al fissaggio di motori ed eliche ed al funzionamento dei dispositivi di comando (tramite cavi o via radio);
c) le parti anteriori alle eliche dei modelli a motore (ogive, dadi, ecc.) devono essere arrotondate (raggio non inferiore a 4 mm). Il muso dei modelli veleggiatori radiocomandati deve avere un raggio di curvatura non inferiore a 7,5 mm;
d) non devono essere usate eliche metalliche o danneggiate, ed occorre particolare attenzione per quelle per motori ad alto regime di rotazione, che devono essere di costruzione tale da offrire sufficienti garanzie di robustezza. In ogni caso evitare che ci siano persone vicine, specie con il viso, al piano di rotazione delle eliche (o di rotori di elicotteri) le cui pale, in caso di rottura, possono essere proiettate con notevole violenza dalla forza centrifuga;
e) eventuale zavorra deve essere fissata in modo opportuno, tale da non poter essere neanche accidentalmente sganciata. Un¹eventuale zavorra appositamente sganciabile deve essere di natura sicura, per esempio acqua o sabbia;
f) non volare in condizioni di luce precarie;
g) non volare vicino ad elettrodotti, cavi telefonici, ecc.;
h) non lasciare carburanti, collanti, vernici o altri prodotti tossici e/o infiammabili dove bambini o altri spettatori possano appropriarsene;
i) i motori a scoppio di cilindrata superiore a 2,5 cc devono usare un efficiente silenziatore. E¹ comunque sconsigliabile, sia per gli aeromodellisti che per gli spettatori, sostare a lungo presso un motore in moto senza usare una cuffia per le orecchie o altro sistema di protezione dell¹udito.

A.1 Aeromodelli in volo libero

a) evitare, per quanto possibile, di effettuare i lanci da un¹area la cui ubicazione possa provocare il sorvolo di case, strade principali, ferrovie, ecc., durante il volo previsto;
b) non effettuare i lanci in prossimità di aeroporti civili o militari, senza la preventiva autorizzazione delle autorità competenti;
c) lanciare sempre i modelli, particolarmente quelli a motore, lontano e sottovento rispetto a spettatori, veicoli, ecc.;
d) se si usa il dispositivo antitermica a miccia, usare sempre un tubetto terminale nel quale deve essere infilata la miccia;
e) controllare il sistema antitermica, l¹autoscatto e altri dispositivi prima di ogni lancio;
f) per il caricamento della matassa dei modelli ad elastico, specie F1B, usare una cinghia di sicurezza per evitare che il dispositivo di caricamento possa sfuggire dalle mani di chi lo aziona;
g) è raccomandato che tutti i modelli siano muniti di un¹etichetta con l¹indicazione di nome, cognome, indirizzo e numero di telefono del proprietario.

A.2 Aeromodelli in volo vincolato circolare

a) non far volare modelli veloci (come modelli da velocità e team racers) su piste non recintate secondo le norme previste dal Regolamento Sportivo Nazionale;
b) in zone libere, evitare tassativamente di volare in prossimità di elettrodotti. Un eventuale contatto dei cavi di comando metallici con le linee aeree potrebbe provocare una scarica elettrica anche mortale;
c) usare sempre cavi di acciaio di spessore adatto al tipo di modello (vedansi le misure minime stabilite dal Regolamento Sportivo Nazionale per le varie categorie). Cavi non metallici sono ammissibili solo per modelli di cilindrata non superiore a 1,5 cc;
d) quando possibile, usare girelli ruotanti tra la manopola ed i cavi, specie quando è previsto di compiere manovre senza limitazioni, ad evitare l¹attorcigliamento dei cavi ed il possibile bloccaggio dei comandi;
e) prima dell¹inizio di ogni seduta di voli, e dopo ogni eventuale atterraggio pesante, il modello dovrebbe essere sottoposto ad una prova di trazione, con i limiti e le modalità stabilite dal Regolamento Sportivo Nazionale;
f) dopo ogni prova di trazione occorre ricontrollare i cavi e la squadretta di comando, e se si riscontra qualche danno, non volare finchè il modello non sia riparato e nuovamente controllato;

g) prima che il modello sia lasciato, assicurarsi che non vi siano spettatori nell'area del cerchio di volo o nelle adiacenze. Eventuali aiutanti debbono allontanarsi al più presto o, qualora debbano sostare in prossimità della circonferenza (come i meccanici dei modelli da team racing o da combat) devono essere muniti di casco di protezione;
h) quando si prevede una forte trazione sui cavi, usare un bracciale di sicurezza che collega la manopola al polso;
i) non lasciare mai la manopola mentre il modello è in volo, se non per passarla ad un altro pilota di fiducia in caso di emergenza (malore, incapacità di controllare il modello per inesperienza, ecc.);
j) invitare gli spettatori a sostare sopra vento rispetto all'area di volo, ad una distanza minima di 5 metri dalla circonferenza;
k) marcare sempre il centro della circonferenza di volo, accertandosi che eventuali piste adiacenti non siano troppo vicine tra loro;
l) durante il volo rimanere sempre entro un cerchio di raggio 3 metri dal centro marcato della circonferenza;
m) se qualcuno si avvicina o entra nella circonferenza mentre il modello è in volo, fare quota immediatamente per evitare di investirlo e, se possibile, fermare il motore;
n) se non è possibile far quota in tempo utile, è preferibile "piantare" il modello in terra piuttosto di correre il rischio di investire qualcuno.

A.3 Aeromodelli radiocomandati

a) prima di iniziare a volare in un'area non conosciuta, è bene assicurarsi che non vi siano interferenze radio in zona; se sussistono dubbi fondati al riguardo è preferibile rinunciare a volare;
b) è raccomandato a tutte le Sezioni Aeromodellistiche degli Aero Club Locali e/o Gruppi che hanno soci praticanti il radiocomando, di avere tra le proprie attrezzature un apparato per il monitoraggio;
c) prima di ciascun volo i comandi devono essere controllati con motore fermo ed in moto a pieno regime. Se vi è qualche dubbio sulla loro efficienza evitare di volare;
d) in mancanza di un adeguato sistema di controllo delle frequenze, tutti i modellisti presenti ad un raduno o nelle normali prove di volo devono utilizzare la stessa area di decollo. E' essenziale una bandierina distintiva di frequenza sul trasmettitore ed è molto consigliato l'uso di una custodia a cassettiera o pannello con ganci, che consenta di controllare le frequenze utilizzate in ciascun momento. Se sussiste un dubbio che la frequenza da utilizzare sia già occupata, evitare anche di accendere il proprio trasmettitore, finché la situazione non sia chiarita;
e) con un nuovo modello, o con radio nuove o riparate, è essenziale un controllo accurato a terra, consistente nella verifica ripetitiva della funzionalità di tutti i comandi e nella verifica della portata dei comandi radio, che deve essere sempre superiore al limite di visibilità del modello;
f) aeromodellisti inesperti non devono volare senza la presenza e l'assistenza di un aiutante esperto, e mai quando è probabile la presenza di spettatori;
g) mantenere sempre ben in vista il modello e lasciare molto spazio tra esso e gli spettatori, zone di parcheggio e altri modelli in volo;
h) il decollo non deve avvenire in direzione degli spettatori e delle zone di parcheggio; la virata dopo il decollo deve essere effettuata in direzione di allontanamento dagli spettatori e dalle zone di parcheggio;
i) tutto il volo, e particolarmente le manovre acrobatiche, devono essere effettuate a distanza di sicurezza dagli spettatori ed altre persone, evitando anche di sorvolare case, giardini, parcheggi, strade, ferrovie, campi da gioco, ecc.;
l) evitare di sorvolare persone o spettatori durante l'atterraggio; in caso di necessità cercare di mantenere una quota minima di sicurezza;
m) per quanto sia sconsigliabile usare aree di volo vicine (entro 5 miglia) ad aeroporti, ove ciò non sia possibile, devono essere concordate con le autorità dell'aeroporto tutte le necessarie precauzioni, nonché l'altezza massima di volo dei modelli (che, in mancanza di autorizzazione particolare, non dovrebbe superare i 400 piedi = 120 metri) e sarà comunque opportuno mantenere con l'aeroporto i collegamenti concordati;
n) come regola generale, in qualsiasi località, è opportuno che l'altezza di volo dei modelli non superi i 1000 piedi (300 metri) rispetto al terreno circostante;
o) qualora si riscontrasse qualsiasi segno di inefficienza o una perdita non prevista di parti del modello, occorre ridurre immediatamente il regime del motore e atterrare non appena possibile;
p) non distrarre i piloti, particolarmente nel momento del decollo e dell'atterraggio.

B. NORME ORGANIZZATIVE

B.1 Generalita'

Le presenti norme sono state preparate per fornire una guida agli organizzatori ed ai partecipanti di gare, raduni e manifestazioni aeromodellistiche, anche se inserite in più ampi programmi di esibizioni o spettacoli.
Le norme aiuteranno gli organizzatori nel far fronte alle proprie dirette responsabilità per la sicurezza degli spettatori e delle persone e cose nelle immediate adiacenze.
Poiché diversi sono i tipi di aeromodelli, ciascuno di essi richiede differenti condizioni per l'area di volo, per le distanze dal pubblico e per eventuali accessori necessari per una manifestazione sicura ed efficiente. I diversi tipi saranno perciò trattati separatamente.

Si ricorda comunque che, per quanto concerne le gare, il RSN precisa, per ciascuna categoria di aeromodelli, le norme di sicurezza da rispettare. Tali norme, in quanto applicabili, devono essere seguite anche per raduni e manifestazioni non agonistiche, e vengono qui di seguito sinteticamente riportate negli aspetti più essenziali:

a) obbligo di reti di protezione per gare di modelli da velocità e team racing (artt. 2.2.2.c e 2.11.6);
b) obbligo di controllo delle trasmittenti usate e squalifica dei concorrenti che le usino senza autorizzazione (artt. B.8.1 e B.8.2);
c) facoltà di proibire il volo a modelli ritenuti pericolosi ed altre misure generali di sicurezza (parag. B.15);
d) controlli dei cavi di comando dei modelli in volo vincolato circolare (art. 4.1.6, 4.1.7, 4.2.4, 4.3.5.b e 4.4.6);
e) obbligo di ulteriori dispositivi di sicurezza (bracciali e cavi di ritenuta) per i modelli da velocità e da combat (art. 4.1.7, 4.4.5 e 4.4.6);
f) obbligo dell'uso di un casco protettivo nelle categorie team racing (art. 4.3.1.f), combat (art. 4.4.4) e pylon racing (art. 5.2.11);
g) modalità di svolgimento delle gare e sanzioni per eventuali infrazioni delle norme di condotta per le categorie team racing (artt. 4.3.7 e 4.3.9) e combat (artt. 4.4.13, 4.4.14 e 4.4.15);
h) per le gare di modelli radiocomandati facoltà della direzione di gara e/o della giuria di proibire il volo di modelli ritenuti intrinsecamente pericolosi o che siano pilotati in maniera pericolosa (artt. 5.1.8, 5.2.12.11 e 6.3.8);
i) divieto di effettuare manovre acrobatiche o voli di velocità in zone predeterminate, con penalizzazioni o annullamento dei voli in caso di passaggi sopra il pubblico o di attraversamento di una linea di sicurezza (artt. 5.1.8, 5.3.2.5.h, 5.4.10, 5.5.2.2 e 6.3.8);
l) obbligo di usare ogive arrotondate nei modelli da pylon racing (art. 5.2.5) e di adottare adeguate distanze di sicurezza nelle gare della stessa categoria (art. 5.2.10);
m) proibizione di eliche e pale di rotori metalliche (art. B.15.3);
n) altre norme previste al paragrafo B.15.

Appare inoltre evidente che gli organizzatori sono tenuti ad osservare o a far osservare le "Norme di Comportamento" di cui alla precedente Sezione A, in quanto di loro competenza.

B.2 Organizzazione

Sia per le gare che per le manifestazioni non agonistiche, deve essere nominata una persona responsabile della sicurezza, che provvederà a:

a) valutazione dell'area di volo;
b) sistemazione e controllo degli spettatori o, nel caso di una manifestazione nella quale il volo dei modelli è soltanto una sua parte, selezione dell'area di volo rispetto al posto riservato agli spettatori, a quello di parcheggio dei veicoli, ecc.;
c) pianificazione dell'attività di volo e rapporti ai piloti;
d) verifica (anche preventiva per le manifestazioni non agonistiche) del livello di competenza dei piloti, con facoltà, d'intesa con la giuria, ove esistente, di imporre l'immediato atterraggio di modelli radiocomandati che si dimostrino pericolosi, o comunque di vietare ulteriori voli di modelli ritenuti non affidabili (vedasi precedente paragrafo B.1);
e) disponibilità di apparati per un efficace controllo delle trasmittenti e per quello delle frequenze (monitorizzazione), in caso di volo con aeromodelli radiocomandati;
f) controllo delle caratteristiche di volo e di sicurezza di tutti i modelli ed equipaggiamenti che saranno usati nella manifestazione (vedasi precedente paragrafo B.1);
g) verifica della validità della licenza sportiva e della copertura assicurativa, o di altra forma adeguata di assicurazione contratta dall'aeromodellista individualmente, ed eventualmente di quella collettiva stipulata dagli organizzatori della manifestazione, quando necessario;
h) collegamenti con le autorità locali o, nel caso di voli di modelli inseriti in una manifestazione a carattere più ampio, notificazioni scritte agli organizzatori per ogni speciale esigenza.

B.3 Valutazione dell'area di volo

B.3.1 Aeromodelli in volo libero

Vedasi precedente paragrafo A.1

B.3.2 Aeromodelli in volo vincolato circolare

L'area di volo deve essere una superficie sostanzialmente pianeggiante. Il raggio minimo dell'area necessaria è uguale alla lunghezza massima dei cavi che saranno usati, più 5 metri, senza considerare le zone riservate ai box dei concorrenti, agli spettatori, a parcheggio e altri servizi.
Nel centro dell'area deve essere segnato un cerchio chiaramente visibile di raggio 3 metri, ed i piloti devono restare al suo interno durante il volo.
La circonferenza dell'area di volo non deve comunque essere vicina a cavi aerei o sostegni di tali cavi, al fine di evitare incidenti in caso di rottura dei cavi.
Per altri requisiti vedasi precedente paragrafo A.2

B.3.3 Aeromodelli radiocomandati

Deve essere disponibile una pista di dimensioni sufficienti a consentire, in condizioni di sicurezza, il decollo e l'atterraggio dei tipi di modelli ammessi, con il lato maggiore parallelo alla direzione del vento dominante e con pavimentazione artificiale o erba rasata.
Entro 150 metri dalle testate della pista non vi devono essere spettatori, veicoli parcheggiati o che possano transitare, o altri ostacoli.
Occorre richiamare l'attenzione dei piloti su eventuali turbolenze causate da alte costruzioni vicine, alberi, grosse tende, ecc., quando non sia possibile evitare la vicinanza di tali ostacoli alla zona di volo.
L'area deve essere scelta in modo che tutti i voli possano effettuarsi senza che le zone riservate per gli spettatori e per il parcheggio siano sorvolate dai modelli.
Nessun volo di modelli radiocomandati deve essere effettuato entro un raggio di 5 miglia da aeroporti, senza aver consultato in precedenza le autorità dell'aeroporto interessato. Tali contatti devono avvenire almeno 30 giorni prima della manifestazione.
Per altri requisiti vedasi precedente paragrafo A.3

B.4 Controllo ed ubicazione delle aree per il parcheggio dei veicoli e per gli spettatori

B.4.1 Aeromodelli in volo libero

Vedasi precedente paragrafo A.1

B.4.2 Aeromodelli in volo vincolato circolare

Fermo restando l'obbligo della rete di protezione per i modelli da velocità e da team racing, gli spettatori devono essere sistemati dietro adeguate recinzioni che circondino l'area di volo, ed il controllo deve essere effettuato da un sufficiente numero di aiutanti. Per altri requisiti vedasi precedente paragrafo A.2

B.4.3 Aeromodelli radiocomandati

Gli spettatori devono essere sistemati dietro una recinzione posta parallelamente alla direzione di decollo ed atterraggio e da un solo lato dell'area di volo.
Se sono previste due aree di volo, con linee di decollo ed atterraggio parallele, esse devono esere distanziate fra loro di almeno 300 metri. In tal caso è ammesso che gli spettatori siano disposti in una striscia recintata equidistante fra le due linee di volo.
In nessuna circostanza devono essere effettuati decolli e/o atterraggi in direzione degli spettatori o delle aree di parcheggio dei veicoli.
Per altri requisiti vedasi precedente paragrafo A.3

B.5 Pianificazione e direzione delle manifestazioni aeromodellistiche

Il Comitato organizzatore dovrebbe essere preferibilmente costituito da aeromodellisti esperti del tipo/i di modelli che saranno impiegati durante la manifestazione; in ogni caso essi devono avere familiarità con le caratteristiche di questi modelli.
Il direttore della manifestazione è responsabile per lo spostamento o l'annullamento di tutta o di parte della manifestazione in caso di avverse circostanze che possano essere pregiudizievoli ai fini della sicurezza.
E' anche suo compito garantire che l'addetto alla sicurezza adempia a tutte le funzioni di sua competenza, previste in precedenza al paragrafo B.2 e nella Sezione A.
Durante la pianificazione di manifestazioni di volo radiocomandato occorre accertare che ospedali, complessi industriali, servizi militari o pubblici nelle vicinanze non usino radio trasmittenti o qualsiasi altro sistema elettronico o elettromeccanico che possa essere fonte di interferenze sulle frequenze usate durante i voli.
Se durante la manifestazione sorge il sospetto di qualche interferenza, occorre immediatamente far atterrare i modelli e proibire l'esecuzione di altri voli sino a quando la fonte dell'interferenza non sia identificata ed eliminata.
E' anche opportuno sospendere i voli se la velocità del vento supera i 25 nodi (46 km/h = 12,8 m/s) o se la visibilità è inferiore a 500 metri.
NOTA: E' importante che una descrizione scritta delle disposizioni per il programma di volo sia data in visione in anticipo a tutti i partecipanti alla manifestazione. Tali disposizioni vanno confermate e, se necessario, aggiornate mediante un ulteriore rapporto il giorno della manifestazione.

Appendice

La tendenza a realizzare e far volare aeromodelli sempre più grandi e pesanti, e dotati di motori di cilindrata crescente, rende opportuno integrare le norme di sicurezza, diramate ufficialmente dall'Aero Club d'Italia nel 1992 e confermate con circolare n. 146 del 7 agosto 1995.

E' infatti evidente che, quanto maggiori sono la massa e la velocità dei modelli, tanto maggiori sono i problemi relativi alla sicurezza, soprattutto degli spettatori, e le precauzioni che devono essere osservate per ridurre al minimo i rischi.
Anzitutto occorre ricordare che per le varie categorie di aeromodelli da gara il Regolamento Sportivo Nazionale prevede precisi limiti di dimensioni, pesi e cilindrate motori, che sono conformi a quelle stabilite nel Codice Sportivo della FAI (Federazione Aeronautica Internazionale), limiti che possono essere presi in considerazione per tutti gli aeromodelli di caratteristiche analoghe.
Per quanto concerne i maximodelli che volano in manifestazioni, non vincolati da specifiche formule, si raccomanda vivamente agli organizzatori che non vengano superati i limiti delle caratteristiche generali degli aeromodelli (sempre previsti dal R.S.N. conformemente al Codice Sportivo FAI), e cioè:

- peso massimo in ordine di volo, compreso il carburante: 25 kg
- superficie portante massima: 500 dm^2
- carico massimo sulla superficie portante: 250 g/dm^2
- cilindrata massima del o dei motori a pistoni 250 cm^3
- tensione massima di alimentazione dei motori elettrici: 42 volts

Si fa notare che non sono ancora ufficialmente riconosciuti i motori a turbina (modelli della categoria ufficiosa F4J), per i quali si raccomanda che non venga superata una spinta di 200 Newton. In ogni caso per i modelli potenziati da motori a turbina, come per tutti i modelli di dimensioni che si avvicinano ai limiti sopra indicati, devono essere applicate con ancora maggiore attenzione tutte le norme di sicurezza che precedono, in particolare per quanto riguarda la distanza dagli spettatori e la loro adeguata protezione.
Inoltre gli organizzatori di manifestazioni in cui siano fatti volare modelli molto pesanti e veloci devono assicurarsi dell'abilità dei rispettivi piloti e, nell'interesse della sicurezza degli spettatori e in considerazione dei pesanti riflessi negativi che ogni eventuale incidente avrebbe sull'attività aeromodellistica, vietare il volo di tutti gli aeromodelli che considerino insicuri, per carenze di progettazione o realizzazione strutturale o di capacità del pilota.